



Treaty Series

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

VOLUME 1139

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, 1986

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

VOLUME 1139

1979

I. Nos. 17872-17886

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 29 June 1979 to 2 July 1979*

	<i>Page</i>
No. 17872. United Nations (United Nations Development Programme) and China:	
Agreement concerning assistance by the United Nations Development Programme to the Government of the People's Republic of China (with exchange of letters). Signed at New York on 29 June 1979	3
No. 17873. Switzerland and Mexico:	
Air Transport Agreement (with route schedule). Signed at Mexico City on 2 June 1966	
Modifications of the annex to the above-mentioned Agreement	45
No. 17874. Switzerland and Kuwait:	
Agreement relating to regular air transport (with annex). Signed at Kuwait on 24 January 1968	
Modification of the annex to the above-mentioned Agreement	73
No. 17875. Switzerland and Malta:	
Agreement relating to regular air transport (with annex). Signed at Valletta on 4 October 1977	97
No. 17876. Switzerland and Yugoslavia:	
Agreement relating to airline traffic (with annex). Signed at Belgrade on 26 October 1977	113
No. 17877. Netherlands and Kuwait:	
Agreement relating to air services (with schedule). Signed at Kuwait on 7 January 1973	131
No. 17878. Netherlands and Paraguay:	
Agreement concerning scheduled air transport services (with annex). Signed at The Hague on 7 February 1974	161

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

VOLUME 1139

1979

I. Nos 17872-17886

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 29 juin 1979 au 2 juillet 1979*

	<i>Pages</i>
N° 17872. Organisation des Nations Unies (Programme des Nations Unies pour le développement) et Chine :	
Accord relatif à une assistance du Programme des Nations Unies pour le développement au Gouvernement de la République populaire de Chine (avec échange de lettres). Signé à New York le 29 juin 1979	3
N° 17873. Suisse et Mexique :	
Accord relatif aux transports aériens (avec tableau de routes). Signé à Mexico le 2 juin 1966	
Modifications de l'annexe à l'Accord susmentionné	45
N° 17874. Suisse et Koweït :	
Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe). Signé à Koweït le 24 janvier 1968	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	73
N° 17875. Suisse et Malte :	
Accord relatif au transport aérien régulier (avec annexe). Signé à La Valette le 4 octobre 1977	97
N° 17876. Suisse et Yougoslavie :	
Accord relatif au trafic aérien de lignes (avec annexe). Signé à Belgrade le 26 octobre 1977	113
N° 17877. Pays-Bas et Koweït :	
Accord relatif aux services aériens (avec tableau). Signé à Koweït le 7 janvier 1973	131
N° 17878. Pays-Bas et Paraguay :	
Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe). Signé à La Haye le 7 février 1974	161

	<i>Page</i>
No. 17879. Netherlands and Senegal:	
Air Transport Agreement (with annex and exchange of letters). Signed at Dakar on 27 July 1977	193
No. 17880. Federal Republic of Germany and Paraguay:	
Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at Bonn on 26 November 1974	211
No. 17881. Federal Republic of Germany and China:	
Civil Air Transport Agreement (with exchange of notes on route schedules). Signed at Beijing on 31 October 1975	243
No. 17882. Canada and Poland:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Ottawa on 14 May 1976	
Exchange of notes constituting an agreement relating to articles IX, XI, XIII and XV of the above-mentioned Agreement	283
No. 17883. Austria and Jordan:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna on 16 June 1976	319
No. 17884. Sweden and Nigeria:	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex and exchange of letters). Signed at Lagos on 11 March 1977	345
No. 17885. Sweden and Israel:	
Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at Stockholm on 9 November 1977	365
No. 17886. Sweden and Morocco:	
Agreement relating to scheduled air transport (with annex and exchange of letters). Signed at Rabat on 14 November 1977	385
 ANNEX A. <i>Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</i>	
No. 3228. Agreement between Switzerland and the Federal People's Republic of Yugoslavia relating to air services. Signed at Belgrade on 28 May 1953:	
Termination	404
No. 4789. Agreement concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts. Done at Geneva on 20 March 1958:	
Application by Romania of Regulations Nos. 14, 16, 17, 37 and 39 annexed to the above-mentioned Agreement	405

	<i>Pages</i>
N° 17879. Pays-Bas et Sénégal :	
Accord relatif au transport aérien (avec annexe et échange de lettres). Signé à Dakar le 27 juillet 1977	193
N° 17880. République fédérale d'Allemagne et Paragnay :	
Accord relatif aux transport aériens (avec échange de notes). Signé à Bonn le 26 novembre 1974	211
N° 17881. République fédérale d'Allemagne et Chine :	
Accord relatif aux transports aériens civils (avec échange de notes fixant le tableau de routes). Signé à Beijing le 31 octobre 1975	243
N° 17882. Canada et Pologne :	
Accord sur le transport aérien (avec annexe). Signé à Ottawa le 14 mai 1976	
Échange de notes constituant un accord relatif aux articles IX, XI, XIII et XV de l'Accord susmentionné	283
N° 17883. Antriche et Jordanie :	
Accord relatif au transport aérien (avec annexe). Signé à Vienne le 16 juin 1976 ..	319
N° 17884. Suède et Nigéria :	
Accord relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà (avec annexe et échange de lettres). Signé à Lagos le 11 mars 1977	345
N° 17885. Suède et Israël :	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Stockholm le 9 novembre 1977	365
N° 17886. Suède et Maroc :	
Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe et échange de lettres). Signé à Rabat le 14 novembre 1977	385
 ANNEXE A. <i>Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies</i>	
N° 3228. Accord entre la Suisse et la République populaire fédérative de Yougoslavie relatif aux services aériens. Signé à Belgrade le 28 mai 1953 :	
Abrogation	404
N° 4789. Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur. Fait à Genève le 20 mars 1958 :	
Application par la Roumanie des Règlements n ^{os} 14, 16, 17, 37 et 39 annexés à l'Accord susmentionné	405

	<i>Page</i>
No. 5656. Agreement between the Government of Sweden and the Government of Pakistan relating to air services. Signed at Stockholm on 6 March 1958:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the annex to the above-mentioned Agreement. Stockholm, 3 January and 28 March 1978	406
No. 6717. Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the United Arab Republic. Signed at Bonn on 16 February 1960:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the route schedule of the above-mentioned Agreement. Cairo, 8 October 1974 and 24 March 1975	410
No. 7310. Vienna Convention on Diplomatic Relations. Done at Vienna on 18 April 1961:	
Reservations by the Syrian Arab Republic	417
No. 8638. Vienna Convention on Consular Relations. Done at Vienna on 24 April 1963:	
Accession by China	418
No. 11895. Agreement between the Swiss Confederation and the Federative Republic of Brazil concerning scheduled air transport services. Signed at Bern on 16 May 1968:	
Modifications of the annex to the above-mentioned Agreement	419
No. 11949. Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Mexican States. Signed at Mexico City on 6 December 1971:	
Extension	421
No. 16608. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and Brazil relating to trade in cotton textiles. Brasilia, 22 April 1976:	
Exchange of notes constituting an agreement amending and extending the above-mentioned Agreement. Washington, 27 March 1979	422
No. 16817. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and Brazil relating to trade in man-made fiber textiles. Brasilia, 22 April 1976:	
Exchange of notes constituting an agreement amending and extending the above-mentioned Agreement. Washington, 27 March 1979	427

	<i>Pages</i>
N° 5656. Accord entre le Gouvernement suédois et le Gouvernement pakistanais relatif aux services aériens. Signé à Stockholm le 6 mars 1958 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'annexe de l'Accord susmentionné. Stockholm, 3 janvier et 28 mars 1978	408
N° 6717. Accord entre la République fédérale d'Allemagne et la République arabe unie relatif aux transports aériens. Signé à Bonn le 16 février 1960 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau de routes de l'Accord susmentionné. Le Caire, 8 octobre 1974 et 24 mars 1975	414
N° 7310. Convention de Vienne sur les relations diplomatiques. Faite à Vienne le 18 avril 1961 :	
Réserves de la République arabe syrienne	417
N° 8638. Convention de Vienne sur les relations consulaires. Faite à Vienne le 24 avril 1963 :	
Adhésion de la Chine	418
N° 11895. Accord entre la Confédération suisse et la République fédérative du Brésil relatif aux transports aériens régularisés. Signé à Berne le 16 mai 1968 :	
Modifications de l'annexe à l'Accord susmentionné	419
N° 11949. Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement des États-Unis du Mexique relatif aux transports aériens. Signé à Mexico le 6 décembre 1971 :	
Prorogation	421
N° 16608. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et le Brésil relatif au commerce des textiles de coton. Brasília, 22 avril 1976 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant et prorogeant l'Accord susmentionné. Washington, 27 mars 1979	425
N° 16817. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et le Brésil relatif au commerce de textiles de fibres artificielles. Brasília, 22 avril 1976 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant et prorogeant l'Accord susmentionné. Washington, 27 mars 1979	427

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 29 June 1979 to 2 July 1979

Nos. 17872 to 17886

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 29 juin 1979 au 2 juillet 1979

Nos 17872 à 17886

No. 17872

**UNITED NATIONS
(UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME)
and
CHINA**

**Agreement concerning assistance by the United Nations
Development Programme to the Government of the
People's Republic of China (with exchange of letters).
Signed at New York on 29 June 1979**

Authentic texts: Chinese and English.

Registered ex officio on 29 June 1979.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
(PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR LE DÉVELOPPEMENT)
et
CHINE**

**Accord relatif à une assistance du Programme des Nations
Unies pour le développement au Gouvernement de la
République populaire de Chine (avec échange de
lettres). Signé à New York le 29 juin 1979**

Textes authentiques : chinois et anglais.

Enregistré d'office le 29 juin 1979.

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中华人民共和国政府
与
联合国开发计划署之间的协定

鉴于联合国大会设立了联合国开发计划署（以下简称“开发计划署”），以支持和辅助发展中国家自己努力解决其经济发展最重要的问题，并促成其社会进步，提高生活水平；

鉴于中华人民共和国政府（以下简称“中国政府”）有意请求开发计划署援助，以增进其人民的利益；

为此，中国政府与开发计划署（以下简称“缔约双方”）本着友好合作精神，订立本协定。

第一条

本协定的范围

1. 本协定载列开发计划署及其执行机构协助中国政府执行其发展项目，以及开发计划署的这种援助项目在执行时所应遵守的基本条件。本协定适用于开发计划署的所有这种援助，也适用于缔约双方为了规定这种援助的细节，或为了进一步详细规定缔约双方和执行机构按照本协定对这种项目分别承担的责任，而订立的项目文件或其他文件（以下简称“项目文件”）。

2. 开发计划署根据本协定提供的援助，应以中国政府提出并经开发计划署核定的请求为限。此项援助应向中国政府或其指定的实体提供，并应按照开发计划署主管机关各项可以适用的有关决议和决定提供和接受，但须以开发计划署获得必要的资金为条件。

第二条

援助的形式

1. 开发计划署根据本协定向中国政府提供的援助，可以有以下几种形式：

(a) 咨询专家、顾问包括顾问公司或顾问组织的职务；专家、顾问包括顾问公司或顾问组织由开发计划署或有关执行机构选定，并向开发计划署或有关执行机构负责；

(b) 业务专家的服务；业务专家由执行机构选定，以中国政府公务员身分或以中国政府依照本协定第一条第2款指定的实体的职员身分，担任业务、行政或管理性质的职务；

(c) 联合国志愿人员（以下简称“志愿人员”）的服务；

(d) 在中华人民共和国（以下简称“中国”）境内不易得到的设备和供应品；

(e) 讨论会、训练方案、示范项目、专家工作组和有关活动；

(f) 奖学金、研究金，或类似的安排；在这些安排之下，由中国政府提名并经有关执行机构批准的人选可以进行学习或接受训练；

(g) 中国政府与开发计划署商定的任何其他援助形式。

2. 中国政府应通过开发计划署派在中国的驻地代表（参看本条第4款(a)项），并按照开发计划署规定的申请方式和程序，向开发计划署提出援助的申请。中国政府应向开发计划署提供一切适当的便利和有关的资料，以便审评这项申请，对于投资性的项目，并应表示采取后续行动的意愿。

3. 开发计划署可以在其认为适宜的外界协助之下，直接向中国政府提供援助，或通过开发计划署援助项目的执行上负有主要责任和为此目的具有独立订约者地位的执行机构，提供这种援助。开发计划署直接向中国政府提供援助时，本协定中所称执行机构，除上下文显示另有所指者外，应视为指开发计划署而言。

4. (a) 开发计划署可以在中国设立常驻代表处，由驻地代表主持，代表开发计划署驻在中国，并作为开发计划署与中国政府之间一切有关开发计划署事务的主要联系渠道。驻地代表代表开发计划署署长，对开发计划署在中国境内执行的计划的各方面，担负全部责任，具有最高权力。对于联合国其他组织

驻在中国的代表而言，驻地代表为集体工作的领导人，但应顾及各代表的专长，以及他们与中国政府各有关机关的关系。驻地代表代表开发计划署与中国政府各有关机关，包括中国政府的外援协调机构，保持联系，并将开发计划署的政策、准则和程序，以及联合国的其他有关计划，通知中国政府。必要时，驻地代表应协助中国政府拟订开发计划署国别计划和项目的申请书，以及有关变更国别计划或项目的建议，确保开发计划署通过各执行机构或该署顾问提供的一切援助取得适当的协调，必要时协助中国政府使开发计划署的活动同在中国境内执行的国家、双边和多边计划取得协调，并执行署长或执行机构委托的其他职务。

(b) 开发计划署驻中国的代表处，由开发计划署斟酌妥善执行职务的需要，设置其他工作人员。开发计划署应将代表处成员及其家属姓名，以及各人身分的变动，随时通知中国政府。

第三条

项目的执行

1. 中国政府应继续对开发计划署援助的发展项目，以及实现有关项目文件所述的目标负责，并应执行本协定和各项目文件所规定的项目的各部分。开发计划署承诺，依照本协定和项目文件中的工作计划向中国政府提供援助，并协助中国政府实现其投资后续行动的意愿，以配合和援助中国政府在各项目中所分担的工作。中国政府应将直接负责参加开发计划署各援助项目的中国合作机构通知开发计划署。在不妨碍中国政府对项目所负全面责任的情况下，缔约双方可以商定出一个执行机构与该合作机构协商，并在取得其同意后，承担执行项目的主要责任，为此商定的任何办法，以及如在项目执行期间向中国政府或其指定的实体移交此种责任的任何办法，均应在项目文件所包括的项目工作计划中予以规定。

2. 中国政府应事先履行经双方同意为开发计划署援助某一项目所必需或应有的任何义务，这是开发计划署和执行机构履行它们对该项目的义务的条件。如果未事先履行这类义务而已开始提供援助时，开发计划署可以中止或暂停该项援助，但在中止或暂停援助之前，应先通知中国政府。

3. 中国政府与执行机构之间就执行开发计划署援助的项目订立的任何协定，或中国政府与业务专家之间订立的任何协定，均应遵照本协定的规定。

4. 合作机构应斟酌情况，并与执行机构协调，为每一项目指派一名专任经理，以执行合作机构指派的任务。执行机构应斟酌情况，并与中国政府协商，委派一名首席技术顾问或项目协调专员，对执行机构负责，在项目一级监督执行机构在该项目中所分担的工作。他应监督并协调专家们和执行机构的其他工作人员的工作，并负责中国政府对口人员的在职训练。他应负责管理和有效利用开发计划署资助的一切投入，包括对项目提供的设备。

5. 咨询专家、顾问和志愿人员在执行职务时，应与中国政府或其指定的人员或机构密切协商，并应遵守中国政府针对各该人员职务性质和所提供援助而发出的指示，以及开发计划署、有关执行机构和与中国政府共同商定的指示。业务专家专对中国政府或指定服务的实体负责，只接受中国政府或指定服务的实体的领导，但不得要求他们执行与其国际身分不相符的或与开发计划署或执行机构的宗旨不相符的职务。中国政府同意每一业务专家开始任用的日期，应与他同有关执行机构所订合同的生效日期一致。

6. 领取研究金的人员应由中国政府提名，并由执行机构选定。此种研究金应按照执行机构的研究金政策和办法管理。

7. 开发计划署资助或提供的技术性和非技术性设备、材料、供应品以及其他财产均属于开发计划署所有，但通常应依照中国政府与开发计划署共同商定的条件，将其所有权转让给中国政府或其指定的实体。

8. 关于各项发明、发现的专利权、版权和其他类似权利：

(a) 凡是明确单纯由于开发计划署根据本协定提供援助而产生的发现或著作，其专利权、版权和其他类似权利，均为开发计划署所有。

(b) 中国政府只须向开发计划署发出通知，即有权在中国境内使用和利用，而免交权益费或任何类似的费用，并可按照其认为适当的条件，颁发使用和利用的执照。

(c) 开发计划署只须向中国政府发出通知，并注意到中国政府的意见，即有权颁发在中国境外使用和利用的执照。

(d) 开发计划署应将其根据同别国订立的类似协定而取得的一切发明、发现的专利权、版权和其他类似权利，通知中国政府。

(e) 中国政府根据本协定所享的利益，不得低于任何其他国家根据开发计划署同该国订立的任何类似协定所享的利益。

第四条

项目的有关资料

1. 中国政府应就开发计划署援助的项目，项目的执行、项目的继续可行性和正确性，以及中国政府依照本协定或项目文件履行义务的情况，向开发计划署提出其所要求的有关报告、地图、帐目、记录、说明、单据和其他资料。

2. 开发计划署保证，依照本协定进行的援助工作，其进度应经常通知中国政府。任何一方有权在任何时候视察开发计划署援助项目的业务进展情况。

3. 中国政府应于一项开发计划署援助项目完成后，经开发计划署要求，向开发计划署提供关于该项目产生的实益以及为进一步实现该项目而进行的工作的资料，包括为该项目的评价或开发计划署援助工作的评价所需的有关资料，并应为此目的与开发计划署协商和容许开发计划署视察。

4. 中国政府依照本条规定须向开发计划署提出的任何资料或材料，如经有关执行机构要求，中国政府应向执行机构提供。

5. 缔约双方应酌情情况，就有关开发计划署援助项目的资料或该项目产生的实益的资料的发表问题，进行协商。开发计划署可以向可能的投资者发表有关任何投资性的项目的资料，但须经中国政府同意。

第五条

中国政府对项目执行的参加和贡献

1. 中国政府依本协定履行其参加和合作执行开发计划署援助项目的义务时，应按照有关项目文件的详细规定，作出下列实际贡献：

(a) 当地的对口专业人员和其他人员的服务，包括业务专家的中国对口人员；

(b) 中国境内可以利用或提供的土地、房舍、训练设施和其他设施；

(c) 中国境内可以利用或提供的设备、材料 and 供应品。

2. 开发计划署对中国政府的援助包括提供设备时, 中国政府应支付此种设备的海关结关费用、自进口港至项目所在地的运费、附带的装卸、堆栈及有关费用、运抵项目所在地后的保险费及其安装费和维修费。

3. 中国政府也应支付学员和领取研究金人员在研究期间的工资。

4. 如经项目文件如此规定, 中国政府应按照该项目文件中项目予算的规定, 向开发计划署或执行机构直接或间接支付为提供本条第1款中所列各项物品所需的款项, 执行机构则应获得必需的物品, 并每年向开发计划署报告依本款规定所支付的任何开支。

5. 依照前款规定付给开发计划署的款项, 应划入联合国秘书长为此目的指定的帐户, 并应按开发计划署适用的财务条例管理。

6. 项目予算中所列中国政府对项目贡献的各项物品的费用, 以及中国政府依照本条规定所应支付的任何款项, 均应视为根据编制该项目予算时所得最确实资料拟订的估计数。必要时, 这些款项应予调整, 以反映其后购置上述各项物品的实际费用。

7. 中国政府应对访问情况在本个项目所在地展示适当的标志, 表明该项目为开发计划署和执行机构援助的项目。

第六条

以当地货币支付的分摊计划费用和其他各项费用

1. 除第五条所述贡献外, 中国政府应协助开发计划署的工作, 按照有关项目文件规定的数额或开发计划署同中国政府充分协商后, 依照其理事机构的有关决定另行决定的数额, 参加或安排支付下列当地费用或服务:

- (a) 派往中国境内为各项目服务的咨询专家和顾问的生活津贴;
- (b) 当地行政和事务人员的服务, 包括必需的当地文书人员、口译、笔译人员以及有关的助理人员;
- (c) 工作人员在中国境内的公务交通费;
- (d) 公务邮电费。

2. 中国对各位业务专家，也应比照中国国民担任这种职位时所领薪酬，直接支付薪给、津贴和其他有关报酬。中国政府给予业务专家的事假和病假，应与有关执行机构给予其工作人员的假期相同，并应作出必要安排，准许他根据他在有关执行机构服务所享有的权利，回原发度假。如中国政府在某种情况下解除业务专家的职务，以致执行机构根据所订合约必须向他支付偿金时，中国政府应分担此种离职偿金的费用，其数额比照同级中国公务员或类似工作人员在同一情况下解除职务时应领的离职偿金。

3. 中国政府承诺实际提供下列当地服务和便利：

- (a) 必需的办公室和其他房舍；
- (b) 对国际工作人员提供中国公务员可以得到的医疗设施和服务；
- (c) 对志愿人员提供有适当家具的简单住所；
- (d) 协助国际工作人员寻找适当住房，并比照中国同等级公务员的条件，向业务专家提供住房。

4. 中国政府也应分担开发计划署在中国代表处的维持费，每年向开发计划署支付缔约双方商定的一整笔款项，充作下列开支：

- (a) 一个适当的办事处，连同设备和用品，作为开发计划署设在中国的地方总部；
- (b) 当地适当的文书和事务人员，口笔译人员以及有关的助理人员；
- (c) 驻地代表及其工作人员在中国境内的公务交通费；
- (d) 公务邮电费；
- (e) 驻地代表及其工作人员在中国境内出差期间的生活津贴费。

5. 以上第4款所述的各项便利，除(b)、(c)两项外，中国政府可以选择以实物方式提供。

6. 依照本条规定应付的款项，除第2款所述款项外，应按第五条第5款的规定，由中国政府支付，并由开发计划署管理。

第七条

与来自其他方面援助的关系

缔约一方如从其他方面获得对执行某一项目的援助，缔约双方和执行机构应相互协商，以期有效协调和利用中国政府从各方面得来的援助。中国政府依照本协议负担的义务，不因中国政府与合作执行某一项目的其他实体订立任何安排而改变。

第八条

援助的利用

中国政府应尽最大努力对开发计划署提供的援助作最富成效的利用，并应按照援助的原定目的利用这种援助。在不限制上述的一般性准则下，中国政府应采取项目文件内规定的步骤，来达到这个目的。

第九条

特权和豁免

1. 中国对联合国及其机构，包括开发计划署和担任开发计划署执行机构的联合国附属机构，其财产、资金和资产，其官员，包括开发计划署驻中国代表处的驻地代表和其他成员，应给予《联合国特权和豁免公约》所规定的特权和豁免。

2. 中国对担任执行机构的每个专门机构、其财产、资金和资产，其官员，应给予《专门机构特权和豁免公约》，包括该公约对此种专门机构适用的任何附件，所规定的特权和豁免。国际原子能机构（简称“原子能机构”）如担任执行机构，中国对原子能机构、其财产、资金和资产，其官员和专家，应给予《原子能机构特权和豁免协定》所规定的特权和豁免。

3. 开发计划署驻中国代表处的成员应享有代表处有效执行职务所需要的其他特权和豁免。

4. (e) 除缔约双方在特定项目的有关项目文件中另有协议外，中国对代表开发计划署、专门机构或原子能机构执行职务，而不属于本条第1款和第2款范围内的一切人员（当地雇用的中国国民不在此列），应参照《联合国特权

和豁免公约》第十八节、《专门机构特权和豁免公约》第十九节、《原子能机构特权和豁免协定》第十八节的规定，给予他们为有效执行职务所需要的特权和豁免。

(b) 对本条以上各款所述的特权和豁免公约或协定而言：

- (1) 第4款(a)项所述人员持有或控制的与项目有关的一切单据和文件，均应视为属于联合国、有关专门机构或原子能机构的文件；
- (2) 上述人员为项目的需要而带入中国，或在中国境内购买或租用的设备、原料和供应品，均应视为联合国、有关专门机构或原子能机构的财产。

5. 本协定第九条、第十条和第十三条所称“执行职务的人员”，包括业务专家、志愿人员、顾问、法人、自然人，以及其雇用人员。其中包括由开发计划署聘请担任执行机构或其他职务，执行或协助执行开发计划署对某项目的援助工作的政府组织、非政府组织、公司、以及其雇用人员。本协定中任何规定均不得解释为限制任何其他文件中给予此种组织、公司或其雇用人员的特权、豁免或便利。

第十条

执行开发计划署的援助所需的便利

1. 中国政府应采取措施，使各种法规适用于开发计划署、执行机构、其专家，以及代表其执行职务的人员时，能以便利本协定所规定的业务。中国政府并应制订其他必要的规定，使开发计划署的援助得以迅速有效执行。中国政府应特别给予他们下列权利和便利：

- (a) 迅速认可代表开发计划署或执行机构执行职务的专家或其他人员；
- (b) 迅速免费发给必要的签证、护照和许可证；
- (c) 出入工作地点，以及一切必要的通行权；
- (d) 在正当执行开发计划署的援助工作所必要的范围内，在中国境内自由通行，以及自由出境入境；
- (e) 最有利的法定汇率；
- (f) 设备、材料和供应品的进口及以后出口的许可证；

(e) 开发计划署及执行机构的人员和其他代表开发计划署或执行机构执行职务的人员，其私人所有并供其私人使用或消费的财物的进口及以后出口的许可证；

(h) 以上(f)、(g)两项物品迅速通过海关。

2. 中国政府应负责处理第三者对开发计划署、执行机构、其官员，或代表他们执行职务的其他人员提出的要求，并应替他们承担本协定所规定的业务所引起的要求或责任。缔约双方和执行机构如一致认为某项要求或责任是由于上述人员的重大过失或故意失职而造成，则上述规定不予适用。

第十一条

暂停或中止援助

1. 如有任何情况发生，经开发计划署认定为阻碍或足以阻碍任何项目的顺利完成或项目目标的实现，开发计划署与中国政府协商后，可以书面通知中国政府和有关执行机构，暂停对该项目的援助。开发计划署可以在这项或随后的另一项书面通知中，说明在什么条件之下，开发计划署才愿意恢复对这个项目的援助。在中国政府接受此种条件，并由开发计划署以书面通知中国政府和执行机构，表示愿意恢复援助以前，此种暂停应继续有效。

2. 本条第1款所述的任何情况，如于开发计划署向中国政府和执行机构送达关于此种情况和暂停援助的通知后十四天仍继续存在，则开发计划署可于这种情况继续存在期间，随时以书面通知中国政府和执行机构，中止对该项目的援助。

3. 本条的规定不妨碍开发计划署在此种情况下根据法律一般原则或其他规定所具有的任何其他权利或补救办法。

第十二条

争端的解决

1. 开发计划署同中国政府之间发生由于本协定而引起的或与本协定有关的任何争端，不能以谈判或其他商定的方式解决时，如经任何一方要求，即应提交仲裁。每一方应指定一个仲裁人，再由如此指定的两个仲裁人共同指定第三个仲裁人担任

主席。如果任何一方未在提出仲裁要求后三十天内指定仲裁人，或未在指定两个仲裁人后十五天内指定第三个仲裁人，则任何一方可以请求联合国秘书长指定一个仲裁人。仲裁程序应由仲裁人共同制定。仲裁费用应由仲裁人商定，由缔约双方负担。仲裁裁决书应载明裁决所根据的理由，缔约双方应接受裁决，作为争端的最后解决。

2. 中国政府同业务专家之间发生由于他担任中国政府职务的条件而引起的或与此种条件有关的任何争端，中国政府或此一业务专家均可提交派遣此一业务专家的执行机构处理。有关执行机构应从中斡旋，协助双方达成解决。争端不能依照上述方式或其他商定的方式解决时，如经任何一方要求，即应比照本条第1款的规定提交仲裁。

第十三条

一般规定

1. 本协定须经中国政府批准，应于开发计划署收到中国政府的批准书后生效。在批准以前，本协定应由缔约双方暂时实施，并在依照本条第3款规定终止以前，继续有效。

2. 本协定可由缔约双方的书面协议予以修改。本协定中未予规定的任何有关事项，缔约双方应依照联合国有关机构的有关决议和决定加以解决。缔约一方对缔约对方根据本款规定提出的任何建议，应给予充分的同情的考虑。

3. 缔约一方可随时书面通知缔约对方终止本协定，并于接到这种通知之日起六十天后终止。

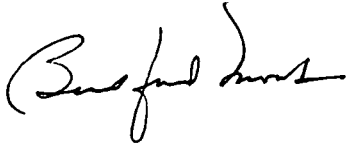
4. 缔约双方依照本协定第四条（关于项目的资料）和第八条（关于援助的利用）所负的义务，应于本协定期满或终止后继续存在。中国政府依照本协定第九条（关于特权和豁免）、第十条（关于执行项目的便利）和第十二条（关于争端的解决）所负的义务，应于本协定期满或终止后继续存在，但其存在期间应以开发计划署和执行机构的人员、资金和财产，以及根据本协定代表开发计划署或执行机构执行职务的人员，可以有条不紊地撤离为限。

为此，下列经联合国开发计划署和中华人民共和国政府各自正式委派的代表，一九七九年六月二十九日代表双方，于纽约，在本协定上签字。本协定共两份，每份都用中文和英文写成。两种文本具有同等效力。

联合国开发计划署代表：

联合国开发计划署署长

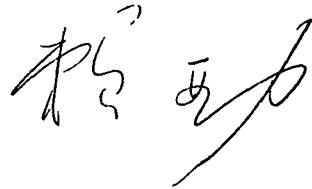
布雷德福·莫尔斯



中华人民共和国政府代表：

中华人民共和国代理常驻联合国代表

特命全权大使



AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE UNITED NATIONS DEVELOP- MENT PROGRAMME

WHEREAS the General Assembly of the United Nations has established the United Nations Development Programme (hereinafter called the UNDP) to support and supplement the national efforts of developing countries at solving the most important problems of their economic development and to promote social progress and better standards of life; and

WHEREAS the Government of the People's Republic of China (hereinafter called the Government) wishes to request assistance from the UNDP for the benefit of its people;

NOW THEREFORE the Government and the UNDP (hereinafter called the Parties) have entered into this Agreement in a spirit of friendly co-operation.

Article I. SCOPE OF THIS AGREEMENT

1. This Agreement embodies the basic conditions under which the UNDP and its Executing Agencies shall assist the Government in carrying out its development projects, and under which such UNDP-assisted projects shall be executed. It shall apply to all such UNDP assistance and to such Project Documents or other instruments (hereinafter called Project Documents) as the Parties may conclude to define the particulars of such assistance and the respective responsibilities of the Parties and the Executing Agency hereunder in more detail in regard to such projects.

2. Assistance shall be provided by the UNDP under this Agreement only in response to requests submitted by the Government and approved by the UNDP. Such assistance shall be made available to the Government, or to such entity as the Government may designate, and shall be furnished and received in accordance with the relevant and applicable resolutions and decisions of the competent UNDP organs, and subject to the availability of the necessary funds to the UNDP.

Article II. FORMS OF ASSISTANCE

1. Assistance which may be made available by the UNDP to the Government under this Agreement may consist of:

- (a) The services of advisory experts and consultants, including consultant firms or organizations, selected by and responsible to, the UNDP or the Executing Agency concerned;
- (b) The services of operational experts selected by the Executing Agency, to perform functions of an operational, executive or administrative character as civil servants of the Government or as employees of such entities as the Government may designate under article I, paragraph 2, hereof;
- (c) The services of members of the United Nations Volunteers (hereinafter called volunteers);
- (d) Equipment and supplies not readily available in the People's Republic of China (hereinafter called the country);

¹ Applied provisionally from 29 June 1979, the date of signature, in accordance with article XIII (I).

- (e) Seminars, training programmes, demonstration projects, expert working groups and related activities;
- (f) Scholarships and fellowships, or similar arrangements under which candidates nominated by the Government and approved by the Executing Agency concerned may study or receive training; and
- (g) Any other form of assistance which may be agreed upon by the Government and the UNDP.

2. Requests for assistance shall be presented by the Government to the UNDP through the UNDP resident representative in the country (referred to in paragraph 4 (a) of this article), and in the form and in accordance with procedures established by the UNDP for such requests. The Government shall provide the UNDP with all appropriate facilities and relevant information to appraise the request, including an expression of its intent with respect to the follow-up of investment-oriented projects.

3. Assistance may be provided by the UNDP to the Government either directly, with such external assistance as it may deem appropriate, or through an Executing Agency, which shall have primary responsibility for carrying out UNDP assistance to the project and which shall have the status of an independent contractor for this purpose. Where assistance is provided by the UNDP directly to the Government, all references in this Agreement to an Executing Agency shall be construed to refer to the UNDP, unless clearly inappropriate from the context.

4. (a) The UNDP may maintain a permanent mission, headed by a resident representative, in the country to represent the UNDP therein and be the principal channel of communication with the Government on all Programme matters. The resident representative shall have full responsibility and ultimate authority, on behalf of the UNDP Administrator, for the UNDP programme in all its aspects in the country, and shall be team leader in regard to such representatives of other United Nations organizations as may be posted in the country, taking into account their professional competence and their relations with appropriate organs of the Government. The resident representative shall maintain liaison on behalf of the Programme with the appropriate organs of the Government, including the Government's co-ordinating agency for external assistance, and shall inform the Government of the policies, criteria and procedures of the UNDP and other relevant programmes of the United Nations. He shall assist the Government, as may be required, in the preparation of UNDP country programme and project requests, as well as proposals for country programme or project changes, assure proper co-ordination of all assistance rendered by the UNDP through various Executing Agencies or its own consultants, assist the Government, as may be required, in co-ordinating UNDP activities with national, bilateral and multilateral programmes within the country, and carry out such other functions as may be entrusted to him by the Administrator or by an Executing Agency.

(b) The UNDP mission in the country shall have such other staff as the UNDP may deem appropriate to its proper functioning. The UNDP shall notify the Government from time to time of the names of the members, and of the families of the members, of the mission, and of changes in the status of such persons.

Article III. EXECUTION OF PROJECTS

1. The Government shall remain responsible for its UNDP-assisted development projects and the realization of their objectives as described in the relevant Proj-

ect Documents, and shall carry out such parts of such projects as may be stipulated in the provisions of this Agreement and such Project Documents. The UNDP undertakes to complement and supplement the Government's participation in such projects through assistance to the Government in pursuance of this Agreement and the Work Plans forming part of such Project Documents, and through assistance to the Government in fulfilling its intent with respect to investment follow-up. The Government shall inform UNDP of the Government Cooperating Agency directly responsible for the Government's participation in each UNDP-assisted project. Without prejudice to the Government's over-all responsibility for its projects, the Parties may agree that an Executing Agency shall assume primary responsibility for execution of a project in consultation and agreement with the Cooperating Agency, and any arrangements to this effect shall be stipulated in the project Work Plan forming part of the Project Document together with arrangements, if any, for transfer of such responsibility, in the course of project execution, to the Government or to an entity designated by the Government.

2. Compliance by the Government with any prior obligations agreed to be necessary or appropriate for UNDP assistance to a particular project shall be a condition of performance by the UNDP and the Executing Agency of their responsibilities with respect to that project. Should provision of such assistance be commenced before such prior obligations have been met, it may be terminated or suspended by the UNDP, provided that prior to such termination or suspension, the Government shall have been advised.

3. Any agreement between the Government and an Executing Agency concerning the execution of a UNDP-assisted project or between the Government and an operational expert shall be subject to the provisions of this Agreement.

4. The Cooperating Agency shall as appropriate and in consultation with the Executing Agency assign a full-time director for each project who shall perform such functions as are assigned to him by the Cooperating Agency. The Executing Agency shall as appropriate and in consultation with the Government appoint a Chief Technical Adviser or Project Coordinator responsible to the Executing Agency to oversee the Executing Agency's participation in the project at the project level. He shall supervise and coordinate activities of experts and other Executing Agency personnel and be responsible for the on-the-job training of national Government counterparts. He shall be responsible for the management and efficient utilization of all UNDP-financed inputs, including equipment provided to the project.

5. In the performance of their duties, advisory experts, consultants and volunteers shall act in close consultation with the Government and with persons or bodies designated by the Government, and shall comply with such instructions from the Government as may be appropriate to the nature of their duties and the assistance to be given and as may be mutually agreed upon between the UNDP and the Executing Agency concerned and the Government. Operational experts shall be solely responsible to, and be under the exclusive direction of, the Government or the entity to which they are assigned, but shall not be required to perform any functions incompatible with their international status or with the purposes of the UNDP or of the Executing Agency. The Government undertakes that the commencing date of each operational expert in its service shall coincide with the effective date of his contract with the Executing Agency concerned.

6. Recipients of fellowships shall be nominated by the Government and selected by the Executing Agency. Such fellowships shall be administered in accordance with the fellowship policies and practices of the Executing Agency.

7. Technical and other equipment, materials, supplies and other property financed or provided by the UNDP shall belong to the UNDP. Ownership thereof shall normally be transferred, on terms and conditions mutually agreed upon between the Government and the UNDP, to the Government or to an entity nominated by it.

8. With reference to patent rights, copyright rights, and other similar rights relating to inventions and discoveries:

- (a) The patent rights, copyright rights, and other similar rights to any discovery or work which results solely and specifically from UNDP assistance under this Agreement shall belong to the UNDP;
- (b) The Government shall have the right of use and exploitation in the country free of royalty or any charge of similar nature, and to grant licenses of use and exploitation on the terms and conditions it deems relevant, by simple notification of its desire to the UNDP;
- (c) The UNDP shall have the right to grant licenses of use and exploitation outside the country by simple notification of its desire to the Government and taking note of the points of view of the latter;
- (d) The UNDP shall inform the Government of all patent rights, copyright rights and other similar rights relating to inventions and discoveries which are available to it under similar agreements with other countries; and
- (e) The Government shall be entitled to benefits hereunder not less favourable than those to which any other country may be entitled under any similar agreements between UNDP and any such country.

Article IV. INFORMATION CONCERNING PROJECTS

1. The Government shall furnish the UNDP with such relevant reports, maps, accounts, records, statements, documents and other information as it may request concerning any UNDP-assisted project, its execution or its continued feasibility and soundness, or concerning the compliance by the Government with its responsibilities under this Agreement or Project Documents.

2. The UNDP undertakes that the Government shall be kept currently informed of the progress of its assistance activities under this Agreement. Either party shall have the right, at any time, to observe the progress of operations on UNDP-assisted projects.

3. The Government shall, subsequent to the completion of a UNDP-assisted project, make available to the UNDP at its request information as to benefits derived from and activities undertaken to further the purposes of that project, including information necessary or appropriate to its evaluation or to evaluation of UNDP assistance, and shall consult with and permit observation by the UNDP for this purpose.

4. Any information or material which the Government is required to provide to the UNDP under this Article shall be made available by the Government to an Executing Agency at the request of the Executing Agency concerned.

5. The Parties shall consult each other regarding the publication, as appropriate, of any information relating to any UNDP-assisted project or to benefits derived

therefrom. Subject to the consent of the Government, information relating to any investment-oriented project may be released by the UNDP to potential investors.

Article V. PARTICIPATION AND CONTRIBUTION OF GOVERNMENT
IN EXECUTION OF PROJECT

1. In fulfilment of the Government's responsibility to participate and co-operate in the execution of the projects assisted by the UNDP under this Agreement, it shall contribute the following in kind to the extent detailed in relevant Project Documents:

- (a) Local counterpart professional and other services, including national counterparts to operational experts;
- (b) Land, buildings, and training and other facilities available or produced within the country; and
- (c) Equipment, materials and supplies available or produced within the country.

2. Whenever the provision of equipment forms part of UNDP assistance to the Government, the latter shall meet charges relating to customs clearance of such equipment, its transportation from the port of entry to the project site together with any incidental handling or storage and related expenses, its insurance after delivery to the project site, and its installation and maintenance.

3. The Government shall also meet the salaries of trainees and recipients of fellowships during the period of their fellowships.

4. If so provided in the Project Document, the Government shall pay, or arrange to have paid, to the UNDP or an Executing Agency the sums required, to the extent specified in the Project Budget of the Project Document, for the provision of any of the items enumerated in paragraph 1 of this article, whereupon the Executing Agency shall obtain the necessary items and account annually to the UNDP for any expenditures out of payments made under this provision.

5. Moneys payable to the UNDP under the preceding paragraph shall be paid to an account designated for this purpose by the Secretary-General of the United Nations and shall be administered in accordance with the applicable financial regulations of the UNDP.

6. The cost of items constituting the Government's contribution to the project and any sums payable by the Government in pursuance of this article, as detailed in Project Budgets, shall be considered as estimates based on the best information available at the time of preparation of such Project Budgets. Such sums shall be subject to adjustment whenever necessary to reflect the actual cost of any such items purchased thereafter.

7. The Government shall as appropriate display suitable signs at each project identifying it as one assisted by the UNDP and the Executing Agency.

Article VI. ASSESSED PROGRAMME COSTS
AND OTHER ITEMS PAYABLE IN LOCAL CURRENCY

1. In addition to the contribution referred to in Article V above, the Government shall assist the UNDP in providing it with assistance by participating in paying or arranging to pay for the following local costs or facilities, in the amounts specified in the relevant Project Document or otherwise determined by the UNDP, after full consultation with the Government, in pursuance of relevant decisions of its governing bodies:

- (a) Subsistence allowance of advisory experts and consultants assigned to projects in the country;
- (b) Local administrative and clerical services, including necessary local secretarial help, interpreter-translators, and related assistance;
- (c) Transportation of personnel for official purposes within the country; and
- (d) Postage and telecommunications for official purposes.

2. The Government shall also pay each operational expert directly the salary, allowances and other related emoluments which would be payable to one of its nationals if appointed to the post involved. It shall grant an operational expert the same annual and sick leave as the Executing Agency concerned grants its own officials, and shall make any arrangement necessary to permit him to take home leave to which he is entitled under the terms of his service with the Executing Agency concerned. Should his service with the Government be terminated by it under circumstances which give rise to an obligation on the part of an Executing Agency to pay him an indemnity under its contract with him, the Government shall contribute to the cost thereof the amount of separation indemnity which would be payable to a national civil servant or comparable employee of like rank whose service is terminated in the same circumstances.

3. The Government undertakes to furnish in kind the following local services and facilities:

- (a) The necessary office space and other premises;
- (b) Such medical facilities and services for international personnel as may be available to national civil servants;
- (c) Simple but adequately furnished accommodation to volunteers; and
- (d) Assistance in finding suitable housing accommodation for international personnel, and the provision of such housing to operational experts under the same conditions as to national civil servants of comparable rank.

4. The Government shall also contribute towards the expenses of maintaining the UNDP mission in the country by paying annually to the UNDP a lump sum mutually agreed between the Parties to cover the following expenditures:

- (a) An appropriate office with equipment and supplies, adequate to serve as local headquarters for the UNDP in the country;
- (b) Appropriate local secretarial and clerical help, interpreters, translators and related assistance;
- (c) Transportation of the resident representative and his staff for official purposes within the country;
- (d) Postage and telecommunications for official purposes; and
- (e) Subsistence for the resident representative and his staff while in official travel status within the country.

5. The Government shall have the option of providing in kind the facilities referred to in paragraph 4 above, with the exception of items (b) and (e).

6. Moneys payable under the provisions of this article, other than under paragraph 2, shall be paid by the Government and administered by the UNDP in accordance with article V, paragraph 5.

Article VII. RELATION TO ASSISTANCE FROM OTHER SOURCES

In the event that assistance towards the execution of a project is obtained by either Party from other sources, the Parties shall consult each other and the Executing Agency with a view to effective co-ordination and utilization of assistance received by the Government from all sources. The obligations of the Government hereunder shall not be modified by any arrangements it may enter into with other entities co-operating with it in the execution of a project.

Article VIII. USE OF ASSISTANCE

The Government shall exert its best efforts to make the most effective use of the assistance provided by the UNDP and shall use such assistance for the purpose for which it is intended. Without restricting the generality of the foregoing, the Government shall take such steps to this end as are specified in the Project Document.

Article IX. PRIVILEGES AND IMMUNITIES

1. The Government shall grant to the United Nations and its organs, including the UNDP and U.N. subsidiary organs acting as UNDP Executing Agencies, their property, funds and assets, and to their officials, including the resident representative and other members of the UNDP mission in the country, the privileges and immunities provided in the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations.¹

2. The Government shall apply to each Specialized Agency acting as an Executing Agency, its property, funds and assets, and to its officials, the privileges and immunities provided in the Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies,² including any annex to the Convention applicable to such Specialized Agency. In case the International Atomic Energy Agency (the IAEA) acts as an Executing Agency, the Government shall grant to the IAEA, its property, funds and assets, and to its officials and experts, the privileges and immunities provided in the Agreement on the Privileges and Immunities of the IAEA.³

3. Members of the UNDP mission in the country shall be granted such additional privileges and immunities as may be necessary for the effective exercise by the mission of its functions.

4. (a) Except as the Parties may otherwise agree in Project Documents relating to specific projects, the Government shall grant all persons, other than Government nationals employed locally, performing services on behalf of the UNDP, a Specialized Agency or the IAEA who are not covered by paragraphs 1 and 2 above the same privileges and immunities, as may be necessary for the effective exercise of their functions, in the light of sections 18, 19 or 18 respectively of the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations or of the Specialized Agencies, or of the Agreement on the Privileges and Immunities of the IAEA.

(b) For purposes of the instruments on privileges and immunities referred to in the preceding parts of this article:

(1) All papers and documents relating to a project in the possession or under the control of the persons referred to in sub-paragraph 4 (a) above shall be deemed

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1, p. 15, and vol. 90, p. 327 (corrigendum to vol. 1, p. 18).

² *Ibid.*, 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, and vol. 645, p. 340.

³ *Ibid.*, vol. 374, p. 147.

to be documents belonging to the United Nations, the Specialized Agency concerned, or the IAEA, as the case may be; and

(2) Equipment, materials and supplies brought into or purchased or leased by those persons within the country for purposes of a project shall be deemed to be property of the United Nations, the Specialized Agency concerned, or the IAEA, as the case may be.

5. The expression "persons performing services" as used in articles IX, X and XIII of this Agreement includes operational experts, volunteers, consultants, and juridical as well as natural persons and their employees. It includes governmental or non-governmental organizations or firms which UNDP may retain, whether as an Executing Agency or otherwise, to execute or to assist in the execution of UNDP assistance to a project, and their employees. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the privileges, immunities or facilities conferred upon such organizations or firms or their employees in any other instrument.

Article X. FACILITIES FOR EXECUTION OF UNDP ASSISTANCE

1. The Government shall take measures so that regulations or other legal provisions will be applied to UNDP, its Executing Agencies, their experts and other persons performing services on their behalf, in such manner as to facilitate operations under this Agreement. The Government shall also make such other provisions as may be necessary for the speedy and efficient execution of UNDP assistance. It shall, in particular, grant them the following rights and facilities:

- (a) Prompt clearance of experts and other persons performing services on behalf of the UNDP or an Executing Agency;
- (b) Prompt issuance without cost of necessary visas, licenses or permits;
- (c) Access to the site of work and all necessary rights of way;
- (d) Free movement within or to or from the country, to the extent necessary for proper execution of UNDP assistance;
- (e) The most favourable legal rate of exchange;
- (f) Any permits necessary for the importation of equipment, materials and supplies, and for their subsequent exportation;
- (g) Any permits necessary for importation of property belonging to and intended for the personal use or consumption of officials of the UNDP, its Executing Agencies, or other persons performing services on their behalf, and for the subsequent exportation of such property; and
- (h) Prompt release from customs of the items mentioned in sub-paragraphs (f) and (g) above.

2. The Government shall be responsible for dealing with claims which may be brought by third parties against the UNDP or an Executing Agency, their officials or other persons performing services on their behalf, and shall hold them harmless in respect of claims or liabilities arising from operations under this Agreement. The foregoing provision shall not apply where the Parties and the Executing Agency are agreed that a claim or liability arises from the gross negligence or wilful misconduct of the above-mentioned individuals.

Article XI. SUSPENSION OR TERMINATION OF ASSISTANCE

1. The UNDP after consultation with the Government may by written notice to the Government and to the Executing Agency concerned suspend its assistance to

any project if in the judgement of the UNDP any circumstance arises which interferes with or threatens to interfere with the successful completion of the project or the accomplishment of its purposes. The UNDP may, in the same or a subsequent written notice, indicate the conditions under which it is prepared to resume its assistance to the project. Any such suspension shall continue until such time as such conditions are accepted by the Government and as the UNDP shall give written notice to the Government and the Executing Agency that it is prepared to resume its assistance.

2. If any situation referred to in paragraph 1 of this article shall continue for a period of fourteen days after notice thereof and of suspension shall have been given by the UNDP to the Government and the Executing Agency, then at any time thereafter during the continuance thereof, the UNDP may by written notice to the Government and the Executing Agency terminate its assistance to the project.

3. The provisions of this article shall be without prejudice to any other rights or remedies the UNDP may have in the circumstances, whether under general principles of law or otherwise.

Article XII. SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between the UNDP and the Government arising out of or relating to this Agreement which is not settled by negotiation or other agreed mode of settlement shall be submitted to arbitration at the request of either Party. Each Party shall appoint one arbitrator, and the two arbitrators so appointed shall appoint a third, who shall be the chairman. If within thirty days of the request for arbitration either Party has not appointed an arbitrator or if within fifteen days of the appointment of two arbitrators the third arbitrator has not been appointed, either Party may request the Secretary-General of the United Nations to appoint an arbitrator. The procedure of the arbitration shall be fixed by the arbitrators, and the expenses of the arbitration shall be borne by the Parties as assessed by the arbitrators. The arbitral award shall contain a statement of the reasons on which it is based and shall be accepted by the Parties as the final adjudication of the dispute.

2. Any dispute between the Government and an operational expert arising out of or relating to the conditions of his service with the Government may be referred to the Executing Agency providing the operational expert by either the Government or the operational expert involved, and the Executing Agency concerned shall use its good offices to assist them in arriving at a settlement. If the dispute cannot be settled in accordance with the preceding sentence or by other agreed mode of settlement, the matter shall at the request of either Party be submitted to arbitration following the same provisions as are laid down in paragraph 1 of this article.

Article XIII. GENERAL PROVISIONS

1. This Agreement shall be subject to ratification by the Government, and shall come into force upon receipt by UNDP of notification from the Government of its ratification. Pending such ratification, it shall be given provisional effect by the Parties. It shall continue in force until terminated under paragraph 3 below.

2. This Agreement may be modified by written agreement between the Parties hereto. Any relevant matter for which no provision is made in this Agreement shall be settled by the Parties in keeping with the relevant resolutions and decisions of the appropriate organs of the United Nations. Each Party shall give full and sympathetic consideration to any proposal advanced by the other Party under this paragraph.

3. This Agreement may be terminated by either Party by written notice to the other and shall terminate sixty days after receipt of such notice.

4. The obligations assumed by the Parties under articles IV (concerning project information) and VIII (concerning the use of assistance) hereof shall survive the expiration or termination of this Agreement. The obligations assumed by the Government under articles IX (concerning privileges and immunities), X (concerning facilities for project execution) and XII (concerning settlement of disputes) hereof shall survive the expiration or termination of this Agreement to the extent necessary to permit orderly withdrawal of personnel, funds and property of the UNDP and of any Executing Agency, or of any persons performing services on their behalf under this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly appointed representatives of the United Nations Development Programme and the People's Republic of China, respectively, have on behalf of the Parties signed the present Agreement in the Chinese and English languages in two copies at New York this day of 29 June 1979, both texts to be equally authentic.

For the United Nations
Development Programme:

[Signed]

BRADFORD MORSE
Administrator

For the Government
of the People's Republic of China:

[Signed]

LAI YALI
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary
Acting Permanent Representative of the
People's Republic of China to the
United Nations

EXCHANGE OF LETTERS — ÉCHANGE DE LETTRES

I

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中华人民共和国常驻联合国代表团
纽约

联合国开发计划署

署长布雷德福·莫尔斯先生

阁下：

我荣幸地提及中华人民共和国政府（以下称“中国政府”）和联合国开发计划署（以下称“开发计划署”）今天签署的关于开发计划署对中国政府发展项目提供援助的协定。

我荣幸地将我国政府对本协定的规定的谅解记载如下：

1. 尊重中华人民共和国国家主权为本协定各项规定所必不可少的基本原则。

2. 中国政府目前无意要求或请求开发计划署以联合国志愿人员或业务专家提供服务的形式给予援助。因此，除非中国政府请求这类援助，在此之前，本协定有关此类援助的各项规定不予生效。

3. 中国政府目前无意请求开发计划署提供以国际原子能机构（原子能机构）为执行机构的此类性质援助，因此，除非中国政府请求这种性质的援助，在此之前，本协定提及该机构的各项规定不予生效。

4. 协定第六条的解释应参照开发计划署理事会、联合国大会、经济及社会理事会这三个对开发计划署负有责任的政府间机构的决议和决定。任何这些决议或决定如与第六条有不一致之处，应以决议或决定为准。

5. 如中华人民共和国的一个政府合作机构经指定为开发计划署援助的执行机构，该项安排的规定和条件应另订协定或项目文件予以载明。

6. 根据第三条第8款(d)项的规定,开发计划署应将它同其他国家签订的类似协定而取得的知识产权通知中国政府;此项规定应于开发计划署建立传播此类资料的普遍系统时开始适用。

7. 双方将来应在对双方都适当的时间审查《协定》中关于特权和豁免的条款。

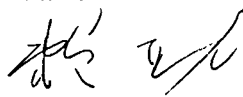
8. 关于第十二条,应认真作出努力以谈判及调解方式达成解决办法,在此之前,不应交付仲裁,且在审议经过下列调解程序后所提出的报告之前,任何一方不应着手进行仲裁程序:

每一当事方应指派调解员一人,该两调解员应指派第三人担任主席。如在请求调解三十天内,任何一方未指派调解员,或在两名调解员指派后十五天内,未能指派第三名调解员时,任何一方可请求联合国秘书长指派调解员一人。调解程序应由调解员自行制订,调解员估计的费用应由当事双方负担。调解员可就和解办法提出建议,除非在调解过程中达成解决办法,调解员应提出一项报告。当事双方应对调解员在调解过程中或报告内提出的任何结论、提议或建议,给予认真考虑,并应设法达成一项解决办法。如在调解员提出报告后三十天内,无从获致解决办法,任何一方可依照协定第十二条的规定,将争执问题提交仲裁。在不影响第十二条规定的相互义务情况下,中国政府在任何调解或仲裁的程序中,可指定一个机构或当局为其代表。

如果开发计划署也有上述谅解,我荣幸地建议本函及你的复函应成为一项记录双方对本问题谅解的协议。

顺致最崇高的敬意。

中华人民共和国代理常驻联合国代表
特命全权大使



一九七九年六月二十九日

PERMANENT MISSION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA TO THE UNITED NATIONS

29 June 1979

Sir,

I have the honour to refer to the Agreement signed today by and between the Government of the People's Republic of China (the Government) and the United Nations Development Programme (UNDP) concerning assistance by the UNDP to the development projects of the Government.

I have the honour to place on record the following understandings of my Government with respect to the provisions of the Agreement:

1. Respect for the national sovereignty of the People's Republic of China is recognized as an essential principle underlying the provisions of the Agreement.

2. The Government has no intention at this time of requiring or requesting UNDP assistance in the form of services of UN Volunteers or of Operational Experts. The provisions of the Agreement on such forms of assistance shall therefore be inoperative unless and until the Government requests assistance of those types.

3. The Government has no intention at this time of requesting UNDP assistance of such a nature that the International Atomic Energy Agency (IAEA) would act as Executing Agency, and hence the provisions of the Agreement referring to that Agency shall be inoperative unless and until the Government requests assistance of that nature.

4. Article VI of the Agreement should be read together with resolutions and decisions of the intergovernmental organs having responsibility for UNDP, namely, the UNDP Governing Council and the United Nations General Assembly and the Economic and Social Council. In the event of there being any inconsistency between any such resolution or decision and Article VI, the resolution or decision shall prevail.

5. In the event that a government Co-operating Agency of the People's Republic of China should be designated as an Executing Agency for the purpose of UNDP assistance, then the terms and conditions of the arrangements shall be set forth in a separate agreement or project document.

6. The provisions of Article III, sub-paragraph 8 (*d*) under which UNDP is to inform the Government of rights to intellectual property which became available to UNDP under similar agreements with other countries shall apply when the UNDP has established a general system of disseminating such information.

7. The Parties shall review the provisions of the Agreement on privileges and immunities at a time in the future convenient to both of them.

8. With respect to Article XII, arbitration shall not be resorted to until after serious efforts have been made to reach a settlement by negotiation as well as by conciliation, and that neither Party shall seek to institute arbitration proceedings until after consideration of a report subsequent to the following conciliation procedures:

Each Party shall appoint one conciliator and the two conciliators shall appoint a third who shall be chairman. If within thirty days of the request for conciliation either Party has not appointed a conciliator or if within fifteen days of the appointment of two conciliators the third conciliator has not been appointed, either Party may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a conciliator. The procedure shall be established by the conciliators themselves and the expenses shall be borne by the Parties as assessed by the conciliators. The conciliators may make proposals for amicable settlement and, unless settlement is reached during the proceedings, the conciliators shall make a report. The Parties shall give serious consideration to whatever conclusions, proposals or recommendations are made by the conciliators during the proceedings or in the report and shall attempt to reach a settlement. If such settlement cannot be

reached within thirty days of the conciliators' report, either Party may submit the issue to arbitration in accordance with Article XII of the Agreement. Without prejudice to the mutual obligation under Article XII, the Government may designate an agency, or authority to act as its agent in any conciliation or arbitration proceedings.

If the foregoing understandings are also those of the UNDP, I have the honour to suggest that this letter and your reply in that sense should be regarded as constituting an agreement placing on record the understandings of the Parties on the matter.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

[Signed]

LAI YALI

Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
Acting Permanent Representative of the
People's Republic of China to the
United Nations

Mr. Bradford Morse
Administrator
United Nations Development Programme
New York

II

UNITED NATIONS
DEVELOPMENT PROGRAMME

PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR LE DÉVELOPPEMENT

29 June 1979

Sir,

I have the honour to refer to the Agreement concerning assistance from the United Nations Development Programme (UNDP) to the development projects of the Government of the People's Republic of China signed today by the Government and the UNDP, and to acknowledge receipt of your letter of even date, placing on record certain understandings of the Parties with respect to the Agreement, which letter reads as follows:

[See letter I]

I have the honour to inform you that the foregoing understandings are also those of the UNDP, which therefore agrees that your letter and this reply should be regarded

as constituting an agreement placing on record the understandings of the Parties on the matter.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

[Signed]

BRADFORD MORSE
Administrator

His Excellency Mr. Lai Yali
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
Acting Permanent Representative
of the People's Republic of China
New York

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

UNITED NATIONS
DEVELOPMENT PROGRAMME

PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR LE DÉVELOPPEMENT

中华人民共和国代理常驻联合国代表
特命全权大使
赖亚力先生

阁下：

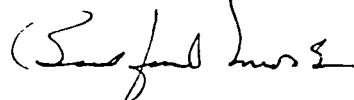
我荣幸地提及中华人民共和国政府和联合国开发计划署今天签署的关于开发计划署对中国政府发展项目提供援助的协定，并收到阁下今天的来信正式列出缔约双方对本协定的一些谅解，来信全文如下：

[See letter I — Voir lettre I]

我荣幸地通知阁下，上述谅解也是开发计划署的谅解。因此，开发计划署同意，阁下的来函和这封复函应成为缔约双方对本问题谅解的一项协议。

顺致最崇高的敬意。

开发计划署署长
布雷德福·莫尔斯



一九七九年六月二十九日

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT

CONSIDÉRANT que l'Assemblée générale des Nations Unies a établi le Programme des Nations Unies pour le développement (ci-après dénommé le «PNUD») afin d'appuyer et de compléter les efforts que les pays en développement déploient sur le plan national pour résoudre les problèmes les plus importants de leur développement économique, de favoriser le progrès social et d'instaurer de meilleures conditions de vie; et

CONSIDÉRANT que le Gouvernement de la République populaire de Chine (ci-après dénommé le «Gouvernement») souhaite demander l'assistance du PNUD dans l'intérêt de son peuple :

Le Gouvernement et le PNUD (ci-après dénommés les «Parties») ont conclu le présent Accord dans un esprit d'amicale coopération.

Article premier. PORTÉE DE L'ACCORD

1. Le présent Accord énonce les conditions fondamentales dans lesquelles le PNUD et les Agents d'exécution aideront le Gouvernement à mener à bien ses projets de développement, et dans lesquelles lesdits projets bénéficiant de l'assistance du PNUD seront exécutés. Il vise l'ensemble de l'assistance que le PNUD fournira à ce titre, ainsi que les descriptifs des projets ou autres textes (ci-après dénommés les «descriptifs des projets») que les Parties pourront mettre au point d'un commun accord pour définir plus précisément, dans le cadre de ces projets, les détails de cette assistance et les responsabilités respectives des Parties et de l'Agent d'exécution aux termes du présent Accord.

2. Le PNUD ne fournira une assistance au titre du présent Accord que pour répondre aux demandes présentées par le Gouvernement et approuvées par le PNUD. Cette assistance sera mise à la disposition du Gouvernement ou de toute entité que le Gouvernement pourra désigner, et elle sera fournie et reçue conformément aux résolutions et décisions pertinentes et applicables des organes compétents du PNUD, et sous réserve que le PNUD dispose des fonds nécessaires.

Article II. FORMES DE L'ASSISTANCE

1. L'assistance que le PNUD pourra mettre à la disposition du Gouvernement en vertu du présent Accord comprend notamment :

- a) Les services d'experts-conseils et de consultants, y compris ceux de cabinets ou d'organismes de consultants, choisis par le PNUD ou l'Agent d'exécution et responsables devant eux;
- b) Les services d'experts opérationnels choisis par l'Agent d'exécution pour exercer des fonctions d'exécution, de direction ou d'administration en tant que fonctionnaires du Gouvernement ou employés des entités que le Gouvernement pourra désigner conformément au paragraphe 2 de l'article premier du présent Accord;

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 29 juin 1979, date de la signature, conformément au paragraphe 1 de l'article XIII.

- c) Les services de Volontaires des Nations Unies (ci-après dénommés les «volontaires»);
- d) Le matériel et les fournitures qu'il est difficile de se procurer en République populaire de Chine (ci-après dénommée le «pays»);
- e) Des séminaires, des programmes de formation, des projets de démonstration, des groupes de travail d'experts et des activités connexes;
- f) Des bourses d'études et de perfectionnement ou des dispositions similaires permettant aux candidats désignés par le Gouvernement et agréés par l'Agent d'exécution de faire des études ou de recevoir une formation professionnelle; et
- g) Toute autre forme d'assistance dont le Gouvernement et le PNUD pourront convenir.

2. Le Gouvernement devra présenter ses demandes d'assistance au PNUD par l'intermédiaire du représentant résident du PNUD dans le pays (mentionné à l'alinéa *a* du paragraphe 4 du présent article), sous la forme et conformément aux procédures prévues par le PNUD pour ces demandes. Le Gouvernement fournira au PNUD toutes les facilités nécessaires et tous les renseignements pertinents pour évaluer les demandes, en lui faisant part notamment de ses intentions quant à la suite à donner aux projets orientés vers l'investissement.

3. Le PNUD pourra aider le Gouvernement, soit directement, en lui fournissant l'assistance extérieure qu'il jugera appropriée, soit par l'intermédiaire d'un Agent d'exécution, qui sera responsable au premier chef de la mise en œuvre de l'assistance du PNUD au titre du projet et dont la situation, à cette fin, sera celle d'un entrepreneur indépendant. Lorsque le PNUD fournira directement une assistance au Gouvernement, toute mention d'un Agent d'exécution dans le présent Accord devra être interprétée comme désignant le PNUD, à moins que, de toute évidence, le contexte ne s'y oppose.

4 a) Le PNUD pourra avoir dans le pays une mission permanente, dirigée par un représentant résident, pour le représenter sur place et servir de principal agent de liaison avec le Gouvernement pour toutes les questions relatives au Programme. Au nom de l'Administrateur du PNUD, le représentant résident sera responsable, pleinement et en dernier ressort, du programme du PNUD sous tous ses aspects dans le pays et assumera les fonctions de chef d'équipe à l'égard des représentants d'autres organismes des Nations Unies en poste dans le pays, compte tenu de leurs qualifications professionnelles et de leurs relations avec les organes compétents du Gouvernement. Au nom du Programme, le représentant résident assurera la liaison avec les organes compétents du Gouvernement, notamment l'organisme national chargé de coordonner l'assistance extérieure, et il informera le Gouvernement des principes, critères et procédures du PNUD et des autres programmes pertinents des Nations Unies. Le cas échéant, il aidera le Gouvernement à établir les demandes concernant le programme et les projets du pays que le Gouvernement compte soumettre au PNUD, ainsi que les propositions visant à modifier le programme ou les projets, il assurera comme il convient la coordination de toute l'assistance que le PNUD fournira par l'intermédiaire des divers Agents d'exécution ou de ses propres consultants, il aidera le Gouvernement, lorsqu'il y a lieu, à coordonner les activités du PNUD avec celles qui relèvent des programmes nationaux, bilatéraux et multilatéraux dans le pays et il s'acquittera de toutes les autres tâches que l'Administrateur ou un Agent d'exécution pourront lui confier.

b) La mission du PNUD dans le pays sera en outre dotée du personnel que le PNUD jugera nécessaire pour assurer la bonne marche des travaux. Le PNUD noti-

fiera au Gouvernement, de temps à autre, le nom des membres du personnel de la mission et des membres de leur famille, et toute modification de la situation de ces personnes.

Article III. EXÉCUTION DES PROJETS

1. Le Gouvernement demeurera responsable de ses projets de développement qui bénéficient de l'assistance du PNUD et de la réalisation de leurs objectifs tels qu'ils sont décrits dans les descriptifs des projets et il exécutera les éléments de ces projets qui seront spécifiés dans le présent Accord et lesdits descriptifs. Le PNUD s'engage à appuyer et compléter la participation du Gouvernement à ses projets en lui fournissant une assistance conformément au présent Accord et aux plans de travail contenus dans les descriptifs des projets et en l'aidant à réaliser ses intentions quant à la suite à donner aux investissements. Le Gouvernement indiquera au PNUD quel est l'Organisme coopérateur du Gouvernement directement responsable de la participation du Gouvernement à chacun des projets bénéficiant de l'assistance du PNUD. Sans préjudice de la responsabilité générale du Gouvernement à l'égard de ses projets, les Parties pourront convenir qu'un Agent d'exécution sera responsable au premier chef de l'exécution d'un projet, en consultation et en accord avec l'Organisme coopérateur, tous les arrangements à cet effet étant stipulés dans le plan de travail contenu dans le descriptif du projet, ainsi que tous les arrangements prévus, le cas échéant, pour déléguer cette responsabilité, au cours de l'exécution du projet, au Gouvernement ou à une entité désignée par lui.

2. Le PNUD et l'Agent d'exécution ne seront tenus de s'acquitter des responsabilités qui leur incombent dans le cadre d'un projet donné qu'à condition que le Gouvernement ait lui-même rempli toutes ses obligations préalables, jugées d'un commun accord nécessaires ou utiles pour l'assistance du PNUD audit projet. Si cette assistance commence à être fournie avant que le Gouvernement n'ait rempli ces obligations préalables, elle pourra être arrêtée ou suspendue à la discrétion du PNUD, à condition que le Gouvernement en soit avisé au préalable.

3. Tout accord conclu entre le Gouvernement et un Agent d'exécution au sujet de la réalisation d'un projet bénéficiant de l'assistance du PNUD ou entre le Gouvernement et un expert opérationnel sera subordonné aux dispositions du présent Accord.

4. L'Organisme coopérateur affectera à chaque projet, selon qu'il conviendra et en consultation avec l'Agent d'exécution, un directeur à plein temps qui s'acquittera des tâches que lui confiera l'Organisme coopérateur. L'Agent d'exécution désignera, selon qu'il conviendra et en consultation avec le Gouvernement, un conseiller technique principal ou un coordonnateur de projet qui supervisera sur place la participation de l'Agent d'exécution audit projet et sera responsable devant lui. Il supervisera et coordonnera les activités des experts et des autres membres du personnel de l'Agent d'exécution et il sera responsable de la formation en cours d'emploi du personnel national de contrepartie. Il sera responsable de la gestion et de l'utilisation efficace de tous les éléments financés par le PNUD, y compris du matériel fourni au titre du projet.

5. Dans l'exercice de leurs fonctions, les experts-conseils, les consultants et les volontaires agiront en consultation étroite avec le Gouvernement et avec les personnes ou organismes désignés par celui-ci, et ils se conformeront aux directives du Gouvernement qui pourront être applicables, eu égard à la nature de leurs fonctions et de l'assistance à fournir, et dont le PNUD, l'Agent d'exécution et le Gouvernement

pourront convenir d'un commun accord. Les experts opérationnels seront uniquement responsables devant le Gouvernement ou l'entité à laquelle ils seront affectés et ils en relèveront exclusivement, mais ils ne seront pas tenus d'exercer des fonctions incompatibles avec leur statut international ou avec les buts du PNUD ou de l'Agent d'exécution. Le Gouvernement s'engage à faire coïncider la date d'entrée en fonctions de chaque expert opérationnel avec la date d'entrée en vigueur de son contrat avec l'Agent d'exécution.

6. L'Agent d'exécution sélectionnera les boursiers sur proposition du Gouvernement. L'administration des bourses s'effectuera conformément aux principes et pratiques de l'Agent d'exécution dans ce domaine.

7. Le PNUD sera propriétaire du matériel technique et autre, ainsi que des approvisionnements, fournitures et autres biens financés ou fournis par lui. Ces biens seront ensuite normalement cédés au Gouvernement ou à une entité désignée par lui, selon des modalités et à des conditions fixées d'un commun accord par le Gouvernement et le PNUD.

8. S'agissant des brevets, droits d'auteur, droits de reproduction et autres droits de même nature sur les inventions ou découvertes :

- a) Le PNUD sera propriétaire des brevets, droits d'auteur, droits de reproduction et autres droits créés exclusivement et spécifiquement par l'assistance prêtée par lui au titre du présent Accord;
- b) Le Gouvernement aura le droit d'utiliser et d'exploiter les inventions ou découvertes dans le pays, sans devoir payer de redevances ni autres droits analogues, ainsi que d'accorder des licences d'utilisation ou d'exploitation aux conditions qu'il jugera utiles, sur simple déclaration de son intention au PNUD;
- c) Le PNUD aura le droit d'accorder des licences d'utilisation ou d'exploitation hors du pays, sur simple déclaration de son intention au Gouvernement, mais en prenant note des points de vue de celui-ci;
- d) Le PNUD fera connaître au Gouvernement tous les brevets, droits d'auteur, droits de reproduction et autres droits similaires sur des inventions ou découvertes qu'il détient au titre d'accords similaires avec d'autres pays;
- e) Le Gouvernement jouira en cette matière d'avantages non moins favorables que ceux auxquels tout autre pays peut avoir droit en vertu d'accords similaires conclus par lui avec le PNUD.

Article IV. RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX PROJETS

1. Le Gouvernement fournira au PNUD tous les rapports, cartes, comptes, livres, états, documents et autres renseignements pertinents que ce dernier pourra lui demander concernant tout projet bénéficiant de l'assistance du PNUD ou son exécution, ou montrant qu'il demeure réalisable et judicieux ou que le Gouvernement s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu du présent Accord ou du descriptif du projet.

2. Le PNUD s'engage à faire en sorte que le Gouvernement soit tenu informé de progrès de ses activités d'assistance en vertu du présent Accord. Chacune des Parties aura le droit, à tout moment, d'observer l'état d'avancement des opérations entreprises dans le cadre des projets bénéficiant de l'assistance du PNUD.

3. Après l'achèvement d'un projet bénéficiant de l'aide du PNUD, le Gouvernement fournira au PNUD, sur sa demande, des informations sur les avantages qui en résultent et sur les activités entreprises pour atteindre les objectifs du projet, notamment les informations nécessaires ou utiles pour évaluer le projet ou l'assis-

tance du PNUD, et, à cette fin, il consultera le PNUD et l'autorisera à observer la situation.

4. Toute information ou tout document que le Gouvernement est tenu de fournir au PNUD en vertu du présent article sera également communiqué à l'Agent d'exécution si celui-ci en fait la demande.

5. Les Parties se consulteront au sujet de la publication, selon qu'il conviendra, des informations relatives aux projets bénéficiant de l'assistance du PNUD ou aux avantages qui en résultent. Toutefois, s'il s'agit de projets orientés vers l'investissement, le PNUD pourra communiquer les informations y relatives à des investisseurs éventuels, à condition que le Gouvernement y consente.

Article V. PARTICIPATION ET CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT À L'EXÉCUTION DES PROJETS

1. Pour s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne sa participation et sa contribution à l'exécution des projets bénéficiant de l'assistance du PNUD en vertu du présent Accord, le Gouvernement fournira à titre de contribution en nature, et dans la mesure où cela sera spécifié en détail dans les descriptifs des projets :

- a) Les services de spécialistes locaux et autre personnel de contrepartie, notamment les homologues nationaux des experts opérationnels;
- b) Les terrains, les bâtiments, les moyens de formation et autres installations et services qui existent dans le pays ou qui y sont produits;
- c) Le matériel, les approvisionnements et les fournitures qui existent dans le pays ou qui y sont produits.

2. Chaque fois que l'assistance du PNUD prévoit la fourniture de matériel au Gouvernement, ce dernier prendra à sa charge les frais de dédouanement de ce matériel, les frais de transport du port d'entrée jusqu'au lieu d'exécution du projet, les dépenses imprévues de manutention ou de stockage et autres dépenses connexes, ainsi que les frais d'assurance après livraison sur le lieu d'exécution du projet et les frais d'installation et d'entretien.

3. Le Gouvernement prendra également à sa charge la rémunération des stagiaires et des boursiers pendant la durée de leur bourse.

4. Le Gouvernement versera ou fera verser au PNUD ou à un Agent d'exécution, si des dispositions en ce sens figurent dans le descriptif du projet et dans la mesure fixée dans le budget du projet contenu dans ledit descriptif, les sommes requises pour couvrir le coût de l'un quelconque des biens et services énumérés au paragraphe 1 du présent article; l'Agent d'exécution se procurera alors les biens et services nécessaires et rendra compte chaque année au PNUD de toutes dépenses couvertes par prélèvement sur les sommes versées en application de la présente disposition.

5. Les sommes payables au PNUD en vertu du paragraphe précédent seront déposées à un compte qui sera désigné à cet effet par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et géré conformément aux dispositions pertinentes du règlement financier du PNUD.

6. Le coût des biens et services qui constituent la contribution du Gouvernement aux projets et toute somme payable par lui en vertu du présent article, tels qu'ils sont indiqués en détail dans les budgets des projets, seront considérés comme des estimations fondées sur les renseignements les plus conformes à la réalité dont on disposera lors de l'établissement desdits budgets. Ces montants feront l'objet d'ajustements chaque fois que cela se révélera nécessaire, compte tenu du coût effectif des biens et services achetés par la suite.

7. Le Gouvernement disposera, selon qu'il conviendra, sur les lieux d'exécution de chaque projet, des écriteaux appropriés indiquant qu'il s'agit d'un projet bénéficiant de l'assistance du PNUD et de l'Agent d'exécution.

Article VI. CONTRIBUTION STATUTAIRE AUX DÉPENSES DU PROGRAMME
ET AUTRES FRAIS PAYABLES EN MONNAIE LOCALE

1. Outre la contribution visée à l'article V ci-dessus, le Gouvernement aidera le PNUD à lui fournir son assistance en payant ou en faisant payer les dépenses locales et les services ci-après, jusqu'à concurrence des montants indiqués dans le descriptif du projet ou fixés par ailleurs par le PNUD en concertation totale avec le Gouvernement, conformément aux décisions pertinentes de ses organes directeurs :

- a) L'indemnité de subsistance des experts-conseils et des consultants affectés aux projets dans le pays;
- b) Les services du personnel administratif et du personnel de bureau local, y compris le personnel de secrétariat, les interprètes-traducteurs et autres auxiliaires analogues dont les services seront nécessaires;
- c) Le transport du personnel pour raisons de service à l'intérieur du pays; et
- d) Les services postaux et de télécommunications nécessaires à des fins officielles.

2. Le Gouvernement versera aussi directement à chaque expert opérationnel le traitement, les indemnités et autres éléments de rémunération que recevrait l'un de ses ressortissants s'il était nommé au même poste. Il lui accordera les mêmes congés annuels et congés de maladie que ceux accordés par l'Agent d'exécution à ses propres employés et il prendra les dispositions nécessaires pour qu'il puisse prendre le congé dans les foyers auquel il a droit en vertu du contrat qu'il a passé avec l'Agent d'exécution intéressé. Si le Gouvernement prend l'initiative de mettre fin à l'engagement de l'expert dans des circonstances telles que l'Agent d'exécution soit tenu de lui verser une indemnité en vertu du contrat qu'il a passé avec lui, le Gouvernement versera, à titre de contribution au règlement de cette indemnité, une somme égale au montant de l'indemnité de licenciement qu'il devrait verser à un de ses fonctionnaires ou autres personnes employées par lui à titre analogue auxquels l'intéressé est assimilé quant au rang, s'il mettait fin à leurs services dans les mêmes circonstances.

3. Le Gouvernement s'engage à fournir, à titre de contribution en nature, les installations et services locaux suivants :

- a) Les bureaux et autres locaux nécessaires;
- b) Des facilités et services médicaux pour le personnel international comparables à ceux dont disposent les fonctionnaires nationaux;
- c) Des logements simples mais adéquatement meublés pour les volontaires; et
- d) Une assistance pour trouver des logements qui conviennent au personnel international et la fourniture de logements appropriés aux experts opérationnels, dans des conditions semblables à celles dont bénéficient les fonctionnaires nationaux auxquels les intéressés sont assimilés quant au rang.

4. Le Gouvernement contribuera également aux dépenses d'entretien de la mission du PNUD dans le pays en versant tous les ans au PNUD une somme globale dont le montant sera fixé d'un commun accord par les Parties, afin de couvrir les frais correspondant aux postes de dépenses ci-après :

- a) Bureaux appropriés, y compris le matériel et les fournitures, pour le siège local du PNUD dans le pays;
- b) Personnel local approprié : secrétaires et commis, interprètes, traducteurs et autres auxiliaires;

- c) Moyens de transport pour le représentant résident et ses collaborateurs lorsque ceux-ci, dans l'exercice de leurs fonctions, se déplaceront à l'intérieur du pays;
- d) Services postaux et de télécommunications nécessaires à des fins officielles; et
- e) Indemnité de subsistance du représentant résident et de ses collaborateurs lorsque ceux-ci, dans l'exercice de leurs fonctions, se déplaceront à l'intérieur du pays.

5. Le Gouvernement aura la faculté de fournir en nature les installations et services mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus, à l'exception de ceux visés aux alinéas *b* et *e*.

6. Les sommes payables en vertu des dispositions du présent article, à l'exception du paragraphe 2, seront versées par le Gouvernement et gérées par le PNUD conformément au paragraphe 5 de l'article V.

Article VII. RAPPORT ENTRE L'ASSISTANCE DU PNUD ET L'ASSISTANCE PROVENANT D'AUTRES SOURCES

Au cas où l'une d'elles obtiendrait, en vue de l'exécution d'un projet, une assistance provenant d'autres sources, les Parties se consulteront et consulteront l'Agent d'exécution afin d'assurer une coordination et une utilisation efficaces de l'ensemble de l'assistance reçue par le Gouvernement. Les arrangements qui pourraient être conclus avec d'autres entités prêtant leur concours au Gouvernement pour l'exécution d'un projet ne modifieront pas les obligations qui incombent audit Gouvernement en vertu du présent Accord.

Article VIII. UTILISATION DE L'ASSISTANCE FOURNIE

Le Gouvernement ne ménagera aucun effort pour tirer le meilleur parti possible de l'assistance du PNUD, qu'il devra utiliser aux fins prévues. Sans limiter la portée générale de ce qui précède, le Gouvernement prendra à cette fin les mesures indiquées dans le descriptif du projet.

Article IX. PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

1. Le Gouvernement accordera à l'Organisation des Nations Unies et à ses organes, y compris le PNUD et les organes subsidiaires de l'Organisation des Nations Unies faisant fonction d'Agents d'exécution de projets du PNUD, ainsi qu'à leurs biens, fonds et avoirs et à leurs fonctionnaires, y compris le représentant résident et les autres membres de la mission du PNUD dans le pays, les privilèges et immunités prévus par la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies¹.

2. Le Gouvernement accordera à toute institution spécialisée faisant fonction d'Agent d'exécution, ainsi qu'à ses biens, fonds et avoirs et à ses fonctionnaires, les privilèges et immunités prévus par la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées², y compris toute annexe à la Convention applicable à ladite institution spécialisée. Si l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) fait fonction d'Agent d'exécution, le Gouvernement lui accordera, ainsi qu'à ses fonds, biens et avoirs et à ses fonctionnaires et experts, les privilèges et immunités prévus par l'Accord relatif aux privilèges et immunités de l'AIEA³.

3. Les membres de la mission du PNUD dans le pays bénéficieront de tous les autres privilèges et immunités qui pourront être nécessaires pour permettre à la mission de remplir efficacement ses fonctions.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1, p. 15.

² *Ibid.*, 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, et vol. 645, p. 341.

³ *Ibid.*, vol. 374, p. 147.

4. a) A moins que les Parties n'en décident autrement dans les descriptifs de projets particuliers, le Gouvernement accordera à toutes les personnes, autres que les ressortissants du Gouvernement employés sur le plan local, fournissant des services pour le compte du PNUD, d'une institution spécialisée ou de l'AIEA et qui ne sont pas visées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, les privilèges et immunités nécessaires pour l'exercice effectif de leurs fonctions, au vu de la section 18 de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies, de la section 19 de la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées ou de la section 18 de l'Accord relatif aux privilèges et immunités de l'AIEA, selon le cas.

b) Aux fins des instruments sur les privilèges et immunités qui sont mentionnés ci-dessus dans le présent article :

- 1) Tous les documents et pièces relatifs à un projet qui sont en possession ou sous le contrôle de personnes visées à l'alinéa a du paragraphe 4 ci-dessus seront considérés comme la propriété de l'Organisation des Nations Unies, de l'institution spécialisée intéressée ou de l'AIEA, selon le cas; et
- 2) Le matériel, les approvisionnements et les fournitures importés, achetés ou loués par ces personnes dans le pays aux fins d'un projet seront considérés comme la propriété de l'Organisation des Nations Unies, de l'institution spécialisée intéressée ou de l'AIEA, selon le cas.

5. L'expression «personnes fournissant des services», telle qu'elle est utilisée dans les articles IX, X et XIII du présent Accord, vise les experts opérationnels, les volontaires, les consultants et les personnes morales et physiques ainsi que leurs employés. Elle vise les organisations ou sociétés gouvernementales ou non gouvernementales auxquelles le PNUD peut faire appel en tant qu'Agent d'exécution, ou à tout autre titre, pour exécuter un projet ou aider à mettre en œuvre l'assistance du PNUD à un projet, ainsi que leurs employés. Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme limitant les privilèges, immunités ou facilités accordés à ces organisations ou sociétés ou à leurs employés en vertu d'un autre instrument.

*Article X. FACILITÉS ACCORDÉES AUX FINS DE LA MISE EN ŒUVRE
DE L'ASSISTANCE DU PNUD*

1. Le Gouvernement prendra des mesures afin que les règlements et autres dispositions juridiques du pays soient appliqués au PNUD, aux Agents d'exécution à leurs experts et aux autres personnes fournissant des services pour leur compte d'une manière qui facilite les opérations entreprises en vertu du présent Accord. Le Gouvernement prendra également les autres dispositions nécessaires pour la mise en œuvre rapide et satisfaisante de l'assistance du PNUD. Il accordera notamment les droits et facilités ci-après :

- a) Admission rapide des experts et autres personnes fournissant des services pour le compte du PNUD ou d'un Agent d'exécution;
- b) Délivrance rapide et gratuite des visas, permis et autorisations nécessaires;
- c) Accès aux lieux d'exécution des projets et tous droits de passage nécessaires;
- d) Droit de circuler librement à l'intérieur du pays, d'y entrer ou d'en sortir, dans la mesure nécessaire à la mise en œuvre satisfaisante de l'assistance du PNUD;
- e) Taux de change légal le plus favorable;
- f) Toutes autorisations nécessaires à l'importation de matériel, d'approvisionnements et de fournitures ainsi qu'à leur exportation ultérieure;
- g) Toutes autorisations nécessaires à l'importation de biens appartenant aux fonctionnaires du PNUD et des Agents d'exécution ou à d'autres personnes fournis-

sant des services pour leur compte, et destinés à la consommation ou à l'usage personnel des intéressés, ainsi que toutes autorisations nécessaires à l'exportation ultérieure de ces biens; et

h) Dédouanement rapide des biens mentionnés aux alinéas *f* et *g* ci-dessus.

2. Le Gouvernement devra répondre à toutes réclamations que des tiers pourraient présenter contre le PNUD ou contre un Agent d'exécution, ou leur personnel, ou contre d'autres personnes fournissant des services pour leur compte, et il les mettra hors de cause en cas de réclamation et les dégagera de toute responsabilité résultant d'opérations exécutées en vertu du présent Accord. Les dispositions qui précèdent ne s'appliqueront pas si les Parties et l'Agent d'exécution conviennent que ladite réclamation ou ladite responsabilité résulte d'une faute grave ou d'une faute intentionnelle des intéressés.

Article XI. SUSPENSION OU FIN DE L'ASSISTANCE

1. Le PNUD pourra, après avoir consulté le Gouvernement et par voie de notification écrite adressée au Gouvernement et à l'Agent d'exécution concerné, suspendre son assistance à un projet si, de l'avis du PNUD, des circonstances se présentent qui gênent ou menacent de gêner la bonne exécution du projet ou la réalisation de ses fins. Le PNUD pourra, dans la même notification écrite ou dans une notification ultérieure, indiquer les conditions dans lesquelles il serait disposé à reprendre son assistance au projet. Cette suspension pourra se poursuivre jusqu'à ce que le Gouvernement ait accepté ces conditions et que le PNUD ait notifié par écrit le Gouvernement et l'Agent d'exécution qu'il est disposé à reprendre son assistance.

2. Si une situation du type visé au paragraphe 1 du présent article subsiste pendant 14 jours après que le PNUD aura notifié cette situation et la suspension de son assistance au Gouvernement et à l'Agent d'exécution, le PNUD pourra à tout moment, tant que cette situation subsistera, mettre fin à son assistance au projet par voie de notification écrite au Gouvernement et à l'Agent d'exécution.

3. Les dispositions du présent article ne préjugent pas tous autres droits ou recours dont le PNUD pourrait se prévaloir en l'occurrence, selon les principes généraux du droit ou à d'autres titres.

Article XII. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend entre le PNUD et le Gouvernement auquel donnerait lieu le présent Accord ou qui y aurait trait et qui ne pourrait être réglé par voie de négociations ou par un autre mode convenu de règlement sera soumis à l'arbitrage à la demande de l'une des Parties. Chacune des Parties désignera un arbitre, et les deux arbitres ainsi désignés en nommeront un troisième, qui présidera. Si, dans les 30 jours qui suivront la demande d'arbitrage, l'une des Parties n'a pas désigné d'arbitre ou si, dans les 15 jours qui suivront la nomination des deux arbitres, le tiers arbitre n'a pas été désigné, l'une des Parties pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de désigner un arbitre. La procédure d'arbitrage sera arrêtée par les arbitres, et les frais de l'arbitrage seront à la charge des Parties, à raison de la proportion fixée par les arbitres. La sentence arbitrale sera motivée et sera acceptée par les Parties comme le règlement définitif du différend.

2. Tout différend entre le Gouvernement et un expert opérationnel auquel donneraient lieu les conditions d'emploi de l'expert auprès du Gouvernement ou qui y aurait trait pourra être soumis à l'Agent d'exécution qui aura fourni les services de l'expert opérationnel, soit par le Gouvernement, soit par l'expert opérationnel, et l'Agent d'exécution intéressé usera de ses bons offices pour aider les Parties à arriver à

un règlement. Si le différend ne peut être réglé conformément à la phrase précédente ou par un autre mode convenu de règlement, la question sera soumise à l'arbitrage à la demande de l'une ou l'autre des Parties, conformément aux dispositions énoncées au paragraphe 1 du présent article.

Article XIII. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le présent Accord sera soumis à la ratification du Gouvernement et entrera en vigueur dès que le PNUD recevra du Gouvernement notification de sa ratification. Dans l'intervalle, les Parties lui donneront provisoirement effet. Il demeurera en vigueur tant qu'il n'aura pas été dénoncé conformément au paragraphe 3 ci-dessous.

2. Le présent Accord pourra être modifié par accord écrit entre les Parties. Les questions non expressément prévues dans le présent Accord seront réglées par les Parties conformément aux résolutions et décisions pertinentes des organes compétents de l'Organisation des Nations Unies. Chacune des Parties examinera avec soin et dans un esprit favorable toute proposition dans ce sens présentée par l'autre Partie en application du présent paragraphe.

3. Le présent Accord pourra être dénoncé par l'une ou l'autre Partie par voie de notification écrite adressée à l'autre Partie et il cessera de produire ses effets 60 jours après la réception de ladite notification.

4. Les obligations assumées par les Parties en vertu des articles IV (Renseignements relatifs aux projets) et VIII (Utilisation de l'assistance fournie) subsisteront après l'expiration ou la dénonciation du présent Accord. Les obligations assumées par le Gouvernement en vertu des articles IX (Privilèges et immunités), X (Facilités accordées aux fins de la mise en œuvre de l'assistance du PNUD) et XII (Règlement des différends) du présent Accord subsisteront après l'expiration ou la dénonciation dudit Accord dans la mesure nécessaire pour permettre de procéder méthodiquement au rapatriement du personnel, des fonds et des biens du PNUD et de tout Agent d'exécution ou de toute personne fournissant des services pour leur compte en vertu du présent Accord.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants dûment autorisés du Programme des Nations Unies pour le développement d'une part, de la République populaire de Chine d'autre part, ont, au nom des Parties, signé le présent Accord en deux exemplaires établis en langues anglaise et chinoise, à New York le 29 juin 1979, les deux textes faisant également foi.

Pour le Programme des Nations Unies
pour le développement :

Pour le Gouvernement
de la République populaire de Chine :

L'Ambassadeur extraordinaire
et plénipotentiaire
Représentant permanent par intérim de la
République populaire de Chine auprès
de l'Organisation des Nations Unies,

[Signé]

BRADFORD MORSE
Administrateur

[Signé]

LAI YALI

ÉCHANGE DE LETTRES

I

MISSION PERMANENTE DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE
AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

Le 29 juin 1979

Monsieur l'Administrateur,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord signé ce jour entre le Gouvernement de la République populaire de Chine (ci-après dénommé le «Gouvernement»), et le Programme des Nations Unies pour le développement (ci-après dénommé le «PNUD») relatif à une assistance du PNUD aux projets de développement du Gouvernement.

J'ai l'honneur de préciser les interprétations suivantes, par mon Gouvernement, des dispositions de l'Accord :

1. Le respect de la souveraineté nationale de la République populaire de Chine constitue un principe essentiel sur lequel reposent les dispositions de l'Accord.

2. Le Gouvernement n'a aucune intention, à l'heure actuelle, de demander au PNUD une aide sous la forme de services rendus par des Volontaires des Nations Unies ou des experts opérationnels. Les dispositions de l'Accord concernant cette forme d'assistance demeureront donc sans effet jusqu'au moment où le Gouvernement demandera éventuellement une assistance de ce type.

3. Le Gouvernement n'a aucunement l'intention pour le moment de demander au PNUD une assistance appelant l'intervention de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) en tant qu'Agent d'exécution, et les dispositions de l'Accord concernant cette Agence demeurent donc sans effet jusqu'à ce que le Gouvernement demande une assistance de cette nature.

4. L'article VI de l'Accord doit être rapproché des résolutions et décisions des institutions intergouvernementales responsables du PNUD, à savoir le Conseil d'administration du PNUD, l'Assemblée générale des Nations Unies et le Conseil économique et social des Nations Unies. En cas de contradiction entre les résolutions et décisions en question et les dispositions de l'article VI, ce sont les résolutions ou décisions qui prévaudront.

5. Au cas où un Organisme coopérateur du Gouvernement de la République populaire de Chine serait désigné comme Agent d'exécution aux fins de l'aide prêtée par le PNUD, les dispositions prises à cet effet seront énoncées dans un accord ou document de projet distinct.

6. Les dispositions de l'alinéa 8, d, de l'article III, en vertu desquelles le PNUD doit informer le Gouvernement des droits de propriété intellectuelle dévolus au PNUD en vertu d'accords similaires avec d'autres pays, s'appliqueront lorsque le PNUD aura créé un système général de diffusion de cette information.

7. Les Parties reverront les dispositions de l'Accord concernant les privilèges et immunités à un moment qui conviendra aux deux Parties.

8. En ce qui concerne l'article XII, il ne sera recouru à l'arbitrage que lorsque des efforts sérieux auront déjà été déployés pour arriver à un règlement négocié ou par conciliation, et aucune des Parties ne demandera d'arbitrage avant d'avoir étudié un rapport faisant suite aux procédures de conciliation ci-après :

Chaque Partie désignera un conciliateur, et les deux conciliateurs en choisiront un troisième qui assurera la présidence. Si dans les 30 jours suivant la demande de conciliation l'une des Parties n'a pas désigné de conciliateur ou si, dans les 15 jours suivant la désignation des deux conciliateurs, le troisième conciliateur n'a pas été désigné, chacune des deux Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un

conciliateur. La procédure de conciliation sera arrêtée par les conciliateurs eux-mêmes, et les frais de la conciliation seront à la charge des Parties, à raison de la proportion fixée par les conciliateurs. Les conciliateurs pourront faire des propositions de règlement à l'amiable et, si aucun règlement n'intervient en cours de procédure, les conciliateurs établiront un rapport. Les Parties prendront sérieusement en considération les conclusions, propositions ou recommandations faites par les conciliateurs en cours de procédure ou dans leur rapport, et s'efforceront de parvenir à un règlement. Si ce règlement ne peut être conclu dans les 30 jours suivant la présentation du rapport des conciliateurs, chacune des deux Parties pourra soumettre le problème à arbitrage conformément à l'article XII de l'Accord. Sans préjudice de l'obligation mutuelle des Parties énoncée à l'article XII, le Gouvernement pourra désigner un organisme ou une administration quelconque en qualité de mandataire pour toute procédure de conciliation ou d'arbitrage.

Si le PNUD donne la même interprétation aux dispositions susmentionnées, je propose que la présente lettre et votre réponse en ce sens soient considérées comme constituant un accord énonçant officiellement l'interprétation des Parties en la matière.

Veuillez agréer, etc.

L'Ambassadeur extraordinaire
et plénipotentiaire
Représentant permanent par intérim de la
République populaire de Chine auprès
de l'Organisation des Nations Unies,

[Signé]

LAI YALI

Monsieur Bradford Morse
Administrateur
Programme des Nations Unies pour le développement
New York

II

PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT

Le 29 juin 1979

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif à une assistance du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) aux projets de développement du Gouvernement de la République populaire de Chine, signé ce jour par ce gouvernement et par le PNUD, et d'accuser réception de votre lettre de la même date, énonçant officiellement certaines clauses interprétatives des Parties concernant l'Accord, et dont la teneur suit :

[Voir lettre I]

J'ai le plaisir de vous faire savoir que le PNUD donne la même interprétation aux dispositions susmentionnées et accepte par conséquent que votre lettre et la présente réponse soient considérées comme constituant un accord énonçant officiellement l'interprétation des Parties en la matière.

Veillez agréer, etc.

[Signé]

BRADFORD MORSE
Administrateur

Son Excellence Monsieur Lai Yali
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
Représentant permanent par intérim de la
République populaire de Chine
New York

No. 17873

**SWITZERLAND
and
MEXICO**

**Air Transport Agreement (with route schedule). Signed at
Mexico City on 2 June 1966
Modifications of the annex to the above-mentioned Agree-
ment**

Authentic texts: French and Spanish.

*The Agreement and the certified statement were registered by the Interna-
tional Civil Aviation Organization on 2 July 1979.*

**SUISSE
et
MEXIQUE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec tableau de
rondes). Signé à Mexico le 2 juin 1966
Modifications de l'annexe à l'Accord susmentionné**

Textes authentiques : français et espagnol.

*L'Accord et la déclaration certifiée ont été enregistrés par l'Organisation de
l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.*

ACCORD¹ ENTRE LA SUISSE ET LES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique,

Considérant que la Suisse et les Etats-Unis du Mexique sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²;

Considérant que les possibilités de l'aviation commerciale en tant que mode de transport qui permet de promouvoir la compréhension amicale et la bonne volonté entre les peuples augmentent de jour en jour;

Désirant resserrer plus encore les liens culturels et économiques qui unissent leurs peuples et la compréhension et la bonne volonté qui existent entre eux;

Considérant qu'il est désirable d'organiser, sur des bases équitables d'égalité et de réciprocité, des services aériens réguliers entre les deux pays, afin de réaliser la meilleure coopération dans le domaine du transport aérien international;

Désireux de conclure un accord en vue d'atteindre les objectifs mentionnés,

Ont désigné, par conséquent, leurs plénipotentiaires dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Pour l'application du présent Accord :

a. L'expression «Accord» signifie le présent Accord et le tableau de routes qui l'accompagne.

b. L'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'air ou la personne ou l'organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées à l'Office fédéral de l'air et, dans le cas des Etats-Unis du Mexique, le Ministère des communications et des transports ou la personne ou l'organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées au Ministère des communications et des transports.

c. L'expression «entreprise aérienne» signifie toute entreprise de transport aérien qui offre ou exploite un service aérien international.

d. L'expression «entreprise aérienne désignée» signifie une entreprise aérienne que les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont notifiée aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et qui est l'entreprise aérienne chargée d'exploiter une ou les routes spécifiées dans le tableau de routes joint à l'Accord.

e. L'expression «capacité d'un aéronef» signifie la charge commerciale d'un aéronef exprimée en fonction du nombre de places pour les passagers et du poids pour les marchandises et les envois postaux.

f. L'expression «capacité offerte» signifie le total des capacités des aéronefs utilisés pour l'exploitation de chacun des services aériens autorisés, multiplié par la fréquence avec laquelle ces aéronefs sont exploités pendant une période de temps déterminée.

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 2 juin 1966, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 4 septembre 1967, date de l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Berne, conformément à l'article 18.

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, et vol. 1008, p. 213.

g. L'expression «route aérienne» signifie l'itinéraire préétabli que doit suivre un aéronef affecté à un service aérien régulier.

h. L'expression «route spécifiée» signifie la route décrite dans le tableau de routes joint au présent Accord.

i. L'expression «coefficient de charge de passagers» signifie le rapport entre le nombre de passagers que transporte une entreprise aérienne sur une route spécifiée et en une période de temps déterminée divisé par le nombre de places offertes par ladite entreprise aérienne sur la même route et dans la même période de temps.

j. L'expression «fréquence» signifie le nombre de vols aller et retour en une période de temps déterminée qu'une entreprise aérienne assure sur une route spécifiée.

k. L'expression «rupture de charge» signifie le changement, sur une route spécifiée, d'un aéronef par un autre aéronef de capacité différente.

l. L'expression «vols de ligne» signifie les vols effectués par les entreprises aériennes désignées sur les routes spécifiées selon les horaires approuvés.

m. Les expressions «territoire», «service aérien», «service aérien international» et «escale pour des fins non commerciales» ont la signification que leur attribue la Convention de Chicago.

Article 2. 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 au tableau de routes annexé.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise aérienne désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services internationaux, des droits ci-après :

- a.* Le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b.* Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c.* Le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés au tableau de routes annexé, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

3. Le fait que ces droits ne soient pas exercés immédiatement n'empêchera pas que l'entreprise aérienne de la Partie Contractante à laquelle ces droits ont été accordés inaugure postérieurement des services aériens sur les routes spécifiées dans ledit tableau de routes.

4. Ces droits n'impliqueront dans aucun cas la faculté de combiner les routes spécifiées.

Article 3. 1. Le service aérien d'une route spécifiée pourra être inauguré par l'entreprise aérienne désignée soit immédiatement, soit à une date ultérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés, une fois que l'autorisation d'exploitation aura été délivrée par l'autre Partie Contractante. Cette autre Partie Contractante s'oblige à accorder ladite autorisation d'exploitation en exigeant de l'entreprise aérienne désignée qu'elle remplisse les conditions des autorités aéronautiques compétentes de ladite Partie Contractante, conformément aux lois et règlements généralement appliqués par lesdites autorités.

2. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se notifieront dans le plus bref délai possible la désignation de l'entreprise aérienne ainsi que les informations relatives aux autorisations accordées pour l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées au tableau de routes.

Article 4. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas accorder ou de révoquer l'autorisation d'exploiter un service aérien à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante dans le cas où elle ne serait pas convaincue de manière satisfaisante qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise aérienne appartiennent aux ressortissants de l'autre Partie Contractante ou dans le cas où cette entreprise aérienne ne se conforme pas aux lois et règlements figurant au présent Accord ou dans le cas où l'entreprise aérienne ou le Gouvernement qui la désigne cesse de remplir les conditions auxquelles sont accordés les droits ou les dispositions que prévoit l'autorisation d'exploitation accordée.

Article 5. 1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation de ses aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur leur territoire seront appliqués aux aéronefs de l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie Contractante et seront observés par ces aéronefs à l'entrée ou à la sortie du territoire de la première Partie Contractante et pendant que ceux-ci s'y trouvent.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, 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'appliquent aux passagers, équipages, 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 6. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront, durant la période où ils sont en vigueur, reconnus valables par l'autre Partie Contractante aux fins d'exploitation sur les routes et les services convenus dans le présent Accord, à condition que les formalités qui ont été exigées pour les délivrer ou les valider soient identiques ou plus étendues que les normes minima établies conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas accepter pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés par un autre Etat à ses propres ressortissants.

Article 7. 1. Chacune des Parties Contractantes pourra imposer ou permettre que soient imposées aux aéronefs de l'autre Partie Contractante des taxes justes et raisonnables pour l'usage des aéroports, des services et des installations. Néanmoins, les Parties Contractantes sont d'accord que lesdites taxes ne seront pas plus élevées que celles qui sont appliquées pour l'usage desdits aéroports, services et installations par les aéronefs nationaux destinés aux services internationaux similaires.

2. Les aéronefs utilisés par l'entreprise aérienne désignée d'une Partie Contractante sur les services autorisés 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 similaires.

3. Les lubrifiants, les matériaux techniques fongibles, les pièces de rechange, les outils et les équipements spéciaux pour les travaux d'entretien ainsi que les provisions introduits sur le territoire d'une Partie Contractante par l'autre Partie Contractante pour l'usage exclusif des aéronefs de ladite Partie Contractante seront exonérés, sous réserve de réciprocité, des droits de douane, des frais d'inspection et d'autres droits et taxes similaires; cependant, ceux-ci ne peuvent être débarqués qu'avec le consentement des autorités douanières de l'autre Partie Contractante.

4. Les carburants, les lubrifiants, les autres matériaux techniques fongibles, les pièces de rechange, l'équipement normal de bord et les provisions qui se trouvent à bord des aéronefs des entreprises aériennes désignées seront exonérés, sous réserve de réciprocité, à leur entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur sortie, des droits de douane, frais d'inspection et d'autres droits et taxes similaires, même lorsque lesdits articles sont utilisés ou consommés à bord des aéronefs en vol au-dessus du territoire susmentionné.

5. Les carburants, les lubrifiants, les autres matériaux techniques fongibles, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions introduits à bord des aéronefs des entreprises aériennes de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et qui sont utilisés dans les services internationaux seront exonérés, sous réserve de réciprocité, des droits de douane, surtaxes, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires.

Article 8. Les Parties Contractantes conviennent que les entreprises aériennes désignées jouiront, avec des possibilités égales, d'un traitement juste et équitable pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes.

Article 9. Lors de l'exploitation, par l'entreprise aérienne désignée de chacune des Parties Contractantes, des services aériens figurant au présent Accord, il sera tenu compte des intérêts des entreprises aériennes de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services offerts par ces dernières entreprises.

Article 10. 1. Il est convenu que les services assurés par une entreprise aérienne désignée conformément au présent Accord auront pour objet primordial d'offrir une capacité de transport adaptée aux besoins du trafic entre les deux pays, étant entendu que l'entreprise aérienne désignée pourra effectuer un service aérien international entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et d'autres points sur les routes spécifiées.

2. Les services assurés par les entreprises aériennes qui seront exploités conformément au présent Accord devront s'adapter étroitement aux besoins publics de ces services.

3. Le droit d'embarquer ou de débarquer, dans l'exploitation desdits services en trafic international à destination ou en provenance des pays tiers sur l'un ou l'autre des points de routes spécifiées au tableau de routes, sera exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties Contractantes et sera soumis au principe général que la capacité de transport aérien soit adaptée :

- a. Aux besoins du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;
- b. Aux besoins des services aériens directs, et
- c. Aux besoins du trafic de la région traversée par l'entreprise aérienne, en tenant compte des services locaux et régionaux.

4. Les deux Parties Contractantes reconnaissent que le trafic de cinquième liberté est complémentaire aux besoins du trafic sur les routes entre les territoires des Parties Contractantes et, simultanément, subsidiaire aux exigences du trafic de la troisième et de la quatrième liberté entre le territoire de l'autre Partie Contractante et un pays tiers de la route.

5. En tenant compte de ce qui précède, les deux Parties Contractantes reconnaissent que le développement des services locaux et régionaux constitue un droit légitime de leurs pays respectifs. Elles sont convenues, dès lors, de se consulter périodiquement sur la manière dont les dispositions du présent article seront appliquées par leurs entreprises aériennes désignées en vue de s'assurer que leurs intérêts dans les services locaux et régionaux, ainsi que dans leurs services continentaux, ne souffrent pas de préjudice.

6. Toute rupture de charge justifiable par des raisons d'économie d'exploitation sera admise à chaque escale des routes désignées. Toutefois, aucune rupture de charge ne pourra être effectuée sur le territoire de l'autre Partie Contractante si elle modifie les caractéristiques de l'exploitation d'un service long-courrier ou serait incompatible avec les principes énoncés dans le présent Accord.

7. Avant de procéder à quelque augmentation de la capacité offerte sur l'une des routes spécifiées ou de la fréquence du service de celle-ci, les autorités aéronautiques de la Partie Contractante intéressée en donneront connaissance au moins quinze (15) jours d'avance aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Au cas où cette dernière estimerait que ladite augmentation ne se justifie pas en considération du volume du trafic de la route, ou qu'elle causerait un préjudice aux intérêts de l'entreprise aérienne qu'elle a désignée, elle pourra demander, dans un délai de quinze (15) jours, une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation devra commencer dans les trente (30) jours qui suivront la requête et les entreprises désignées auront l'obligation de présenter toute information qui leur sera demandée pour se prononcer sur la nécessité ou la justification de l'augmentation proposée. Si un accord ne peut être obtenu entre les Parties Contractantes dans les nonante (90) jours qui suivront la date de la demande de consultation, la question sera soumise à l'arbitrage conformément aux dispositions de l'article 13. Entre-temps, l'augmentation proposée ne pourra être mise en vigueur.

Article 11. 1. Les tarifs de tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables en prenant en considération 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 transports aériens.

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 transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises aériennes désignées pourront réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international (I.A.T.A). Les tarifs devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins quarante-cinq (45) 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.

3. Les tarifs qu'une entreprise aérienne désignée par l'une ou l'autre des Parties Contractantes désire fixer devront indiquer les prix de transport applicables du point de départ au point de destination sur les routes spécifiées, de ces points jusqu'aux points intermédiaires et entre ceux-ci, ainsi qu'aux points au-delà des points désignés comme terminus, à condition qu'il s'agisse du même numéro de vol et du même aéronef.

4. Si les entreprises aériennes désignées ne peuvent arriver à une entente ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante,

tante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel.

5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à l'arbitrage prévu à l'article 13 du présent Accord.

6. Il est entendu que la procédure des paragraphes 4, 5 et du présent paragraphe est applicable uniquement en cas de conflit extrême entre les entreprises aériennes désignées et les autorités aéronautiques respectives. Les autres cas de non-approbation de tarifs, faute d'accomplissement de certaines formalités requises de la part de l'entreprise aérienne désignée qui sollicite l'approbation, ou les cas de modification à des règles d'application interne, pourront toujours être résolus directement entre l'entreprise aérienne désignée et les autorités aéronautiques respectives.

7. 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 13 du présent Accord.

Article 12. 1. Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment demander l'ouverture de consultations entre les autorités compétentes des deux Parties Contractantes en vue de s'entendre sur l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations devront commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle aura été reçue la demande présentée par la voie diplomatique. Si une entente intervient au sujet de la modification de l'Accord, cette entente sera confirmée au moyen d'un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications ainsi approuvées seront appliquées provisoirement dès la date de l'échange de notes diplomatiques et entreront en vigueur aussitôt que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

Article 13. 1. A l'exception des cas dans lesquels le présent Accord en dispose autrement, tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, qui ne peut être résolu au moyen de consultations, sera soumis à un tribunal arbitral composé de trois membres, dont deux seront nommés par chacune des Parties Contractantes et le troisième, d'un commun accord, par les deux premiers membres du tribunal, à la condition que ce troisième membre ne soit pas un ressortissant d'une des Parties Contractantes.

2. Chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre dans le délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'une des Parties Contractantes aura remis à l'autre Partie Contractante une note diplomatique pour solliciter le règlement d'un différend en recourant à l'arbitrage; le troisième arbitre sera nommé dans les trente (30) jours à partir de l'échéance du délai de soixante (60) jours mentionné ci-dessus.

3. Si, dans le délai fixé, les arbitres ainsi désignés ne se sont pas mis d'accord au sujet du troisième arbitre, celui-ci sera désigné à cet effet par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale conformément à la pratique de cette organisation.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application de cet article. Le tribunal arbitral décidera de la répartition des frais résultant de cette procédure.

Article 14. Le présent Accord et toutes ses modifications seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15. Le présent Accord sera modifié pour être mis en harmonie avec les dispositions de toute convention de transport aérien de caractère général et multilatéral qui serait acceptée par les deux Parties Contractantes.

Article 16. Chacune des deux Parties Contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord en s'obligeant à en informer simultanément l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord perdra effet six (6) mois après la date de réception de la notification de dénonciation. 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 a reçu communication.

Article 17. Le présent Accord est sujet à ratification. L'échange des instruments de ratification aura lieu à Berne dans le plus bref délai possible.

Article 18. Le présent Accord s'appliquera provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur définitivement à la date de l'échange des instruments de ratification.

Article 19. Sans préjudice de ce qui a été prévu à l'article 16, le présent Accord aura une durée de trois (3) ans à partir de la date de sa signature et sera tacitement renouvelé pour une période de trois (3) ans et ainsi de suite, à moins qu'une des Parties Contractantes ne sollicite sa révision dans les six (6) mois précédant la date de son expiration.

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

FAIT en double exemplaire à Mexico, D.F., en langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi, le deux juin mil neuf cent soixante-six.

Pour le Conseil Fédéral Suisse :

FERNAND BERNOULLI
Ambassadeur extraordinaire
et plénipotentiaire

Pour le Gouvernement
des Etats-Unis du Mexique :

ANTONIO CARRILLO FLORES
Ministre des affaires étrangères

TABLEAU DE ROUTES

SECTION I

L'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement du Mexique aura le droit d'exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur la route spécifiée et de faire des escales régulières aux points fixés dans ce paragraphe indiquant le nombre initial maximum de fréquences autorisées dans chaque direction avec l'équipement mentionné, tel que le prévoit le présent tableau de routes.

Route	Equipement		Fréquence hebdomadaire
	Modèle	Capacité	
Points en territoire mexicain — points intermédiaires(1)(4) — Zurich et/ou Genève et/ou Bâle et/ou Berne(2)(3) et points au-delà(1)(4).	DC-8	150	2

NOTES :

1. Les droits de cinquième liberté et les droits de «stop-over» vers des points en territoire suisse et de points en territoire suisse ne pourront pas être exercés sur la route précitée.
2. L'entreprise aérienne désignée ne pourra pas desservir plus de deux points parmi ceux mentionnés en territoire suisse.
3. Ni les droits de cabotage, ni les droits de «stop-over» ne pourront être exercés en territoire suisse.
4. Les points intermédiaires et les points au-delà sur la route spécifiée pourront, à la convenance de l'entreprise aérienne désignée, être omis sur chacun ou tous les vols.

SECTION II

L'entreprise aérienne désignée par la Suisse aura le droit d'exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur la route spécifiée et de faire des escales régulières aux points fixés dans ce paragraphe indiquant le nombre initial maximum de fréquences autorisées dans chaque direction avec l'équipement mentionné, tel que le prévoit le présent tableau de routes.

Route	Equipement		Fréquence hebdomadaire
	Modèle	Capacité	
Points en territoire suisse — points intermédiaires(1)(4) — Ciudad de Mexico et/ou Mérida et/ou Acapulco et/ou Guadalajara(2)(3) et points au-delà(1)(4).	DC-8	150	2

NOTES :

1. Les droits de cinquième liberté et les droits de «stop-over» vers des points en territoire mexicain et de points en territoire mexicain ne pourront pas être exercés sur la route précitée.
2. L'entreprise aérienne désignée ne pourra pas desservir plus de deux points parmi ceux mentionnés en territoire mexicain.
3. Ni les droits de cabotage, ni les droits de «stop-over» ne pourront être exercés en territoire mexicain.
4. Les points intermédiaires et les points au-delà sur la route spécifiée pourront, à la convenance de l'entreprise aérienne désignée, être omis sur chacun ou tous les vols.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y SUIZA SOBRE TRANSPORTES AÉREOS

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Consejo Federal Suizo,

Considerando que los Estados Unidos Mexicanos y Suiza son Partes en la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Considerando que las posibilidades de la aviación comercial como medio de transporte y como medio para promover el entendimiento amistoso y la buena voluntad entre los pueblos aumentan día a día;

Deseando estrechar aún más los vínculos culturales y económicos que unen a sus pueblos y el entendimiento y buena voluntad que existen entre ellos;

Considerando que es deseable organizar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos regulares entre los dos países, a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional;

Deseando concluir un convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados,

Han designado, por tanto, plenipotenciarios debidamente autorizados para este fin quienes han convenido en lo siguiente:

Artículo 1. Para los propósitos del presente Convenio:

A. El término “convenio” significa el presente Convenio y el Cuadro de Rutas anexo al mismo.

B. El término “autoridades aeronáuticas” significa, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y, en el caso de Suiza, la Oficina Aeronáutica Federal o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Oficina Aeronáutica Federal.

C. El término “línea aérea” significa toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

D. El término “línea aérea designada” significa una línea aérea que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes hubiere notificado a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, que es la línea aérea que explotará una ruta o rutas de las especificadas en el Cuadro de Rutas anexo al Convenio.

E. El término “capacidad de una aeronave” significa la carga comercial de una aeronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso para carga y correo.

F. El término “capacidad ofrecida” significa el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplicado por la frecuencia con que estas aeronaves operan en un período dado.

G. El término “ruta aérea” significa el itinerario preestablecido que debe seguir una aeronave asignada a un servicio aéreo regular.

H. El término “ruta especificada” significa la ruta descrita en el Cuadro de Rutas adjunto a este Convenio.

I. El término “coeficiente de carga de pasajeros” significa la relación entre el número de pasajeros que transporte una línea aérea en una ruta especificada y en un lapso dado dividido por el número de asientos ofrecidos por la misma línea aérea en la misma ruta y en el mismo lapso.

J. El término “frecuencia” significa el número de vuelos redondos en un lapso dado, que una línea aérea efectúa en una ruta especificada.

K. El término “ruptura de carga” significa el hecho de cambiar en una ruta especificada, una aeronave por otra, de capacidad diferente.

L. El término “vuelos de itinerario” significa los vuelos efectuados por las líneas aéreas designadas sobre rutas especificadas, sujetos a los horarios autorizados.

M. Los términos “territorio”, “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional” y “escala para fines no comerciales” tendrán la significación que les atribuye la Convención de Chicago.

Artículo 2. 1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas anexo.

2. Salvo lo estipulado en el presente Convenio la línea aérea designada por cada Parte Contratante gozará en la explotación de los servicios internacionales, de los siguientes derechos:

- a) Atravesar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
- b) Hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;
- c) Embarcar y desembarcar en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo, pasajeros, carga y correo.

3. El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que la línea aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido tales derechos inaugure posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

4. Estos derechos en ningún caso implicarán la facultad de combinar rutas especificadas.

Artículo 3. 1. El servicio aéreo de una ruta especificada, podrá ser inaugurado por la línea aérea designada ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte Contratante a la cual se conceden los derechos, una vez otorgado por la otra Parte Contratante, el permiso correspondiente. Dicha otra Parte Contratante está obligada a otorgarlo, exigiendo a la línea aérea designada que llene los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte Contratante, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades.

2. Las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se comunicarán a la brevedad posible la designación de la línea aérea y las informaciones concernientes a las autorizaciones dadas para explotar las rutas mencionadas en el Cuadro de Rutas.

Artículo 4. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no conceder o de revocar a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, el permiso para prestar un servicio aéreo, en el caso de no estar satisfactoriamente convencida de que una proporción importante de la propiedad y control efectivo de dicha línea aérea

están en manos de nacionales de la otra Parte Contratante, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos mencionados en el presente Convenio, o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designe dejaran de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos o las contenidas en el permiso concedido.

Artículo 5. 1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentran dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras estén dentro de él.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante que rigen en su territorio la entrada, la permanencia y la salida de los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo, tales como los relativos a las formalidades de entrada, de salida, de emigración y de inmigración, la aduana y las medidas sanitarias se aplican a los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo transportados por las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante mientras aquéllos se encuentran en dicho territorio.

Artículo 6. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de capacidad y las licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante, que estuvieren en vigor, serán aceptados como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de operación en las rutas y servicios estipulados en este Convenio, bajo la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias, sean iguales o más elevados que las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de capacidad y las licencias concedidos a sus propios nacionales por otro Estado.

Artículo 7. 1. Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la otra Parte Contratante, tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos, servicios e instalaciones. Sin embargo, las Partes Contratantes convienen en que dichas tarifas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos, servicios e instalaciones por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios internacionales similares.

2. Las aeronaves utilizadas por la línea aérea designada por una Parte Contratante en los servicios acordados, serán admitidas en el territorio de la otra Parte Contratante con exención de los impuestos aduanales, derechos de inspección y de otros derechos e impuestos similares.

3. Los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para trabajo de mantenimiento, así como las provisiones, introducidos en el territorio de una Parte Contratante por la otra Parte Contratante, para uso exclusivo de las aeronaves de dicha Parte Contratante, estarán exentos, a base de reciprocidad, de los impuestos de aduana, derechos de inspección y otros derechos e impuestos similares; sin embargo, no pueden ser desembarcados sino con la autorización de las autoridades aduanales de la otra Parte Contratante.

4. El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se retuvieren a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas serán exonerados, a base de reciprocidad, a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante o a su salida de él, de impuestos de aduana, derechos de inspección y otros derechos e impuestos similares, aun cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

5. El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se pongan a bordo de las aeronaves de las líneas de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante y usados en servicios internacionales, estarán exentos, a base de reciprocidad, de impuestos de aduana, arbitrios, derechos de inspección y otros derechos e impuestos similares.

Artículo 8. Las Partes Contratantes convienen en que las líneas aéreas designadas gozarán de un tratamiento justo y equitativo para que puedan explotar con iguales posibilidades los servicios aéreos acordados entre los territorios de las Partes Contratantes.

Artículo 9. En la explotación de los servicios aéreos consignados en este Convenio por la línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, se tomarán en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas presten.

Artículo 10. 1. Queda entendido que los servicios que preste una línea aérea designada conforme al presente Convenio retendrán el objetivo primario de proporcionar transporte aéreo con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países, en el entendimiento de que la línea aérea designada podrá proporcionar servicio aéreo internacional entre el territorio de la Parte Contratante que la designa y otros puntos, en las rutas especificadas.

2. Los servicios prestados por las líneas aéreas que funcionen de acuerdo con este Convenio deberán guardar estrecha relación con la necesidad pública de tales servicios.

3. El derecho de embarcar o desembarcar, en la prestación de dichos servicios, tráfico internacional destinado a terceros países o procedente de ellos en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas, se ejercerá conforme a los principios generales de evolución metódica, que ambas Partes Contratantes aceptan, y estará sujeto al principio general de que la capacidad de transporte aéreo debe guardar proporción:

- a) Con las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países a donde va destinado finalmente el tráfico;
- b) Con las necesidades de los servicios aéreos directos; y
- c) Con las necesidades del tráfico de la región por donde pasa la línea aérea, después de tomarse en consideración los servicios locales y regionales.

4. Ambas Partes Contratantes convienen en reconocer que el tráfico de quinta libertad es complementario de los requerimientos del tráfico de las rutas entre los territorios de las Partes Contratantes y a la vez subsidiario en relación a los requerimientos del tráfico de tercera y cuarta libertades entre el territorio de la otra Parte Contratante y un tercer país de la ruta.

5. Con relación a esto, ambas Partes Contratantes reconocen que el desarrollo de servicios locales y regionales es un derecho legítimo de sus respectivos países. Acuerdan por tanto consultarse periódicamente sobre la manera en que las normas de este artículo sean cumplidas por sus respectivas líneas aéreas designadas, con el fin de asegurar que sus intereses en los servicios locales y regionales y también en sus servicios continentales no sufran perjuicios.

6. Toda ruptura de carga justificable por razones de economía de explotación será admitida en cualquier escala de las rutas designadas. No obstante, ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en el territorio de la otra Parte Contratante cuando ello modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en este Convenio.

7. Antes de efectuar cualquier aumento de la capacidad ofrecida en una de las rutas especificadas o en la frecuencia del servicio de la misma, se dará aviso con no menos de quince (15) días de anticipación, por las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante interesada a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. En el caso de que esta última considere que dicho aumento no se justifica en vista del volumen de tráfico de la ruta o que resulte perjudicial a los intereses de la línea aérea que ésta haya designado, podrá solicitar, dentro del término de quince (15) días una consulta con la otra Parte Contratante. Dicha consulta deberá iniciarse dentro de los treinta (30) días siguientes a la solicitud y las líneas aéreas designadas tendrán la obligación de presentar cualquier información que les sea pedida para resolver sobre la necesidad o justificación del aumento propuesto. En caso de que no se llegue a un acuerdo entre las Partes Contratantes dentro de los noventa (90) días siguientes a partir de la fecha de la solicitud de la consulta, la cuestión será sometida a arbitraje en los términos del artículo 13. Mientras tanto, el aumento propuesto no podrá ser puesto en vigor.

Artículo 11. 1. Las tarifas de todo servicio convenido serán fijadas a precios razonables teniendo en cuenta todos los elementos determinantes, incluyendo el costo de la explotación, un beneficio razonable, las características de cada servicio y las tarifas percibidas por otras líneas aéreas.

2. Las tarifas mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo serán, de ser posible, fijadas de común acuerdo por las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y después de haber consultado a otras líneas aéreas que sirvan, en todo o en parte, la misma ruta. Las líneas aéreas designadas podrán realizar este acuerdo recurriendo al procedimiento de fijación de las tarifas establecido por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.). Las tarifas deberán ser sometidas para su aprobación a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha propuesta para que entren en vigor. Este plazo podrá ser reducido en casos especiales si las autoridades aeronáuticas acuerdan en este sentido.

3. Las tarifas que se proponga establecer una línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes, deberán comprender las cuotas del punto de origen al punto de destino señalados en las rutas especificadas, de ellos a los puntos intermedios y entre éstos, así como a los puntos más allá de los puntos señalados como terminales, con tal que se trate del mismo número de vuelo con la misma aeronave.

4. Si las líneas aéreas designadas no pudieren llegar a un acuerdo o si las tarifas no son aprobadas por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante, las

autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán en fijar la tarifa por acuerdo mutuo.

5. A falta de acuerdo, la desavenencia será sometida al arbitraje previsto en el artículo 13 del presente Convenio.

6. Se entiende que el procedimiento de los párrafos 4, 5 y el presente, es aplicable únicamente en los casos de conflicto extremo entre las líneas aéreas designadas y las autoridades aeronáuticas correspondientes. Los casos normales de no aprobación de tarifas por falta de cumplimiento de determinados requisitos por parte de la línea aérea designada que solicita la aprobación, o por determinadas modificaciones a reglas de aplicación interna, siempre podrán ser resueltos directamente entre la línea aérea designada y las autoridades aeronáuticas correspondientes.

7. Las tarifas ya establecidas quedarán en vigor hasta que nuevas tarifas sean fijadas conforme a las disposiciones del presente artículo o del artículo 13 del presente Convenio.

Artículo 12. 1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento solicitar la celebración de consultas entre las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por los conductos diplomáticos. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicho acuerdo será formalizado mediante un Canje de Notas diplomáticas.

2. Las enmiendas así aprobadas se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha del Canje de Notas diplomáticas y entrarán en vigor tan pronto como ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

Artículo 13. 1. Excepto en aquellos casos en que este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no pueda ser resuelta por medio de consultas, será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos primeros miembros del tribunal, bajo la condición de que el tercer miembro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes.

2. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro del término de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes haga entrega a la otra Parte Contratante de una nota diplomática en la cual solicite el arreglo de una disputa mediante arbitraje; el tercer árbitro será nombrado dentro del término de treinta (30) días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días antes aludido.

3. Si dentro del término señalado no se llega a un acuerdo con respecto al tercer árbitro, el puesto será ocupado por una persona que al efecto designe el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional conforme a su práctica.

4. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este artículo. El tribunal de arbitraje decidirá sobre la repartición de los gastos que resulten de este procedimiento.

Artículo 14. Este Convenio y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 15. Si empezare a regir una Convención general y multilateral de transporte aéreo aceptada por ambas Partes Contratantes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención.

Artículo 16. Cualquiera de las dos Partes Contratantes podrá, en todo momento, dar aviso a la otra Parte Contratante de su intención de poner fin al presente Convenio, obligándose a avisar simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Convenio quedará sin efecto a los seis (6) meses de la fecha de recibo del aviso de terminación. En caso de que la otra Parte Contratante no acuse recibo, se considerará que el aviso fue recibido por ella catorce (14) días después de la fecha de recibo del mencionado aviso por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 17. El presente Convenio está sujeto a ratificación. El canje de los instrumentos de ratificación se hará a la brevedad posible en Berna.

Artículo 18. El presente Convenio se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor definitivamente en la fecha del canje de los Instrumentos de Ratificación.

Artículo 19. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 16, el presente Convenio tendrá una duración de tres (3) años a partir de la fecha de su firma y se entenderá tácitamente renovado por otro período de tres (3) años y así sucesivamente a menos que una de las Partes Contratantes solicite su revisión con seis (6) meses de anticipación a la fecha de su terminación.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

HECHO por duplicado en la ciudad de México, en los idiomas español y francés, siendo ambos textos igualmente auténticos, el día dos del mes de junio del año mil novecientos sesenta y seis.

Por el Gobierno
de los Estados Unidos Mexicanos:

ANTONIO CARRILLO FLORES
Secretario de Relaciones
Exteriores

Por el Consejo Federal Suizo:

FERNAND BERNOULLI
Embajador Extraordinario y
Plenipotenciario

CUADRO DE RUTAS

SECCIÓN I

La línea aérea designada por el Gobierno de México tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en la ruta que se especifica y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo con el número inicial máximo de frecuencias autorizadas en cada dirección con el equipo que se señala, tal como se indica en este Cuadro de Rutas.

<i>Ruta</i>	<i>Equipo</i>		<i>Frecuencia Semanal</i>
	<i>Modelo</i>	<i>Capacidad</i>	
Puntos en territorio mexicano — puntos intermedios (1) (4) — Zurich y/o Ginebra y/o Basilea y/o Berna (2) (3) y puntos más allá (1) (4).	DC-8	150	2

NOTAS:

(1) Los derechos de quinta libertad y los derechos de parada estancia (*stop-over*) hacia puntos en territorio suizo y desde puntos en territorio suizo, no podrán ser ejercidos en la ruta antes citada.

(2) La línea aérea designada no podrá operar más de dos puntos, de entre los mencionados, en territorio suizo.

(3) Ni los derechos de cabotaje, ni los derechos de parada estancia (*stop-over*) podrán ser ejercidos en territorio suizo.

(4) Los puntos intermedios y los puntos más allá en la ruta especificada se podrán omitir en algun; o en todos los vuelos a opción de la línea aérea designada.

SECCIÓN II

La línea aérea designada por Suiza tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en la ruta que se especifica y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo con el número inicial máximo de frecuencias autorizadas en cada dirección con el equipo que se señala, tal como se indica en este Cuadro de Rutas.

<i>Ruta</i>	<i>Equipo</i>		<i>Frecuencia Semanal</i>
	<i>Modelo</i>	<i>Capacidad</i>	
Puntos en territorio suizo — puntos intermedios (1) (4) — Ciudad de México y/o Mérida y/o Acapulco y/o Guadalajara (2) (3) y puntos más allá (1) (4).	DC-8	150	2

NOTAS:

(1) Los derechos de quinta libertad y los derechos de parada estancia (*stop-over*) hacia puntos en territorio mexicano y desde puntos en territorio mexicano, no podrán ser ejercidos en la ruta antes citada.

(2) La línea aérea designada no podrá operar más de dos puntos, de entre los mencionados, en territorio mexicano.

(3) Ni los derechos de cabotaje, ni los derechos de parada estancia (*stop-over*) podrán ser ejercidos en territorio mexicano.

(4) Los puntos intermedios y los puntos más allá en la ruta especificada se podrán omitir en alguno o en todos los vuelos a opción de la línea aérea designada.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED MEXICAN STATES AND SWITZERLAND

The Government of the United Mexican States and the Swiss Federal Council,

Considering that the United Mexican States and Switzerland are parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;²

Considering that the possibilities of commercial aviation as a means of transport and of promoting friendly understanding and goodwill among peoples are increasing from day to day;

Desiring to strengthen even more the cultural and economic bonds which link their peoples and the understanding and goodwill which exist between them;

Considering that it is desirable to organize, on equitable bases of equality and reciprocity, regular air services between the two countries, in order to obtain greater co-operation in the field of international air transport;

Desiring to conclude an agreement which will facilitate the attainment of the aforementioned objectives,

Have accordingly appointed duly authorized plenipotentiaries for that purpose, who have agreed as follows:

Article 1. For the purposes of this Agreement:

(a) The term "Agreement" shall mean this Agreement and the route schedule annexed hereto;

(b) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the United Mexican States, the Ministry of Communications and Transport or any person or body authorized to perform the functions exercised at present by the Ministry of Communications and Transport, and in the case of Switzerland, the Federal Aeronautics Office or any person or body authorized to perform the functions exercised at present by the Federal Aeronautics Office;

(c) The term "airline" shall mean any air transport enterprise offering or operating an international air service;

(d) The term "designated airline" shall mean an airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have notified to the aeronautical authorities of the other Contracting Party to be the airline which will operate a route or routes specified in the route schedule annexed to the Agreement;

(e) The term "capacity of an aircraft" shall mean the payload of an aircraft expressed in terms of the number of seats for passengers and the weight for cargo and mail;

¹ Applied provisionally from 2 June 1966, the date of signature, and came into force definitively on 4 September 1967, the date of the exchange of the instruments of ratification, which took place at Bern, in accordance with article 18.

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, and vol. 1008, p. 213.

(f) The term “capacity offered” shall mean the total of the capacities of the aircraft utilized for the operation of each one of the agreed air services multiplied by the frequency with which the said aircraft operates over a given period;

(g) The term “air route” shall mean the scheduled route to be followed by an aircraft assigned to regular air service;

(h) The term “specified route” shall mean the route described in the route schedule annexed to this Agreement;

(i) The term “passenger load factor” shall mean the ratio of the number of passengers carried by an airline on a specified route over a given period to the number of seats offered by the same airline on the same route and over the same period;

(j) The term “frequency” shall mean the number of round trips over a given period that an airline operates on a specified route;

(k) The term “change of gauge” shall mean the change of an aircraft for another of different capacity on a specified route;

(l) The term “scheduled flights” shall mean the flights made by the designated airlines on specified routes in accordance with the authorized time-tables;

(m) The terms “territory”, “air service”, “international air service” and “stop for non-traffic purposes” shall have the meaning specified in the Chicago Convention.

Article 2. 1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement with the purpose of establishing air services on the routes specified in the annexed Route Schedule.

2. Except as otherwise provided in this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in the operation of international services, the following rights:

- (a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops for non-commercial purposes in the said territory;
- (c) To embark and disembark passengers, cargo and mail in international traffic in the said territory, at the points specified in the annexed route schedule.

3. If such rights are not exercised immediately, that fact shall not preclude the subsequent inauguration of air services over routes specified in the said route schedule by the airline of a Contracting Party to which such rights are granted.

4. In no case shall the aforementioned rights imply the right to combine specified routes.

Article 3. 1. Air service on a specified route may be inaugurated by the designated airline immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to which the rights are granted, after the other Contracting Party has given the necessary permission. The said other Contracting Party is obliged to give such permission, subject to the condition that the designated airline must meet the requirements imposed by the competent aeronautical authorities of the said Contracting Party, in accordance with the laws and regulations normally applied by those authorities.

2. The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall communicate to each other as soon as possible the designation of the airline and the relevant information on authorization granted to operate the routes specified in the route schedule.

Article 4. Each Contracting Party reserves the right to refuse to grant permission to operate an air service to the airline designated by the other Contracting Party, or to revoke such permission after it has been granted, if it is not satisfied that a substantial share of the ownership and the effective control of the said airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or if the said airline fails to comply with the laws and regulations referred to in this Agreement, or if the airline of the Government designating it ceases to fulfil the conditions under which the rights are accorded or the conditions stipulated in the permission granted.

Article 5. 1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft used in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from, and while within, the territory of the first-mentioned Contracting Party.

2. The laws and regulations of a Contracting Party which govern, within its territory, the entry, stay and departure of passengers, crew, cargo and mail, such as those relating to the formalities of entry, exit, emigration and immigration, customs and health measures, shall apply to passengers, crew, cargo and mail transported on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while within the said territory.

Article 6. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

Article 7. 1. Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on aircraft of the other Party fair and reasonable charges for the use of airports, services and installations. The Contracting Parties agree, however, that the said charges shall not be higher than those paid for the use of such airports, services and installations by its national aircraft used in similar international service.

2. Aircraft used by the airline designated by a Contracting Party in the agreed service shall, upon entering the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees and other similar duties and taxes.

3. Lubricating oil, technical supplies for consumption, spare parts, tools and special equipment for maintenance work, as well as stores, introduced into the territory of one Contracting Party by the other Contracting Party solely for use by aircraft of the latter Contracting Party, shall be exempt, on a basis of reciprocity, from customs duties, inspection fees and other similar duties and taxes; however, they may be disembarked only with the authorization of the customs authorities of the other Contracting Party.

4. Fuel, lubricating oils, other technical supplies for consumption, spare parts, standard equipment and stores retained on board aircraft of the designated airlines shall be exempt, on a basis of reciprocity, upon arriving in or departing from the ter-

ritory of the other Contracting Party, from customs duties, inspection fees and other similar duties and taxes, even if such articles are used or consumed by such aircraft on flights within the said territory.

5. Fuel, lubricating oils, other technical supplies for consumption, spare parts, standard equipment and stores taken on board aircraft of the airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international service shall be exempt, on a basis of reciprocity, from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties and taxes.

Article 8. The Contracting Parties agree that the designated airlines shall be accorded fair and reasonable treatment to ensure equal opportunity for the operation of agreed air services between the territories of the Contracting Parties.

Article 9. In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the air services referred to in this Agreement, the interests of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services provided by the latter airlines.

Article 10. I. It is agreed that the services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as its principal objective the provision of air transport with capacity adequate to the requirements of traffic between the two countries, with the understanding that the designated airline may provide international air service between the territory of the Contracting Party designating it and other points on the specified routes.

2. The services provided by the airlines operating under this Agreement shall be closely related to the public demand for such services.

3. The right to take on or put down, in the operation of such services, international traffic to or from third countries at any point or points on the routes specified in the route schedule shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development, which both Contracting Parties accept, and shall be subject to the general principle that air transport capacity must be related to:

- (a) Traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (b) The requirements of through traffic; and
- (c) Traffic requirements of the area through which the airline passes, after local and regional services have been taken into account.

4. Both Contracting Parties agree to recognize that fifth-freedom traffic is complementary to the traffic needs on the routes between the territories of the Contracting Parties and is subsidiary with regard to the needs of third-freedom and fourth-freedom traffic between the territory of the other Contracting Party and a third country on the route.

5. With reference to the above provisions, both Contracting Parties recognize that the development of local and regional services constitutes a legitimate right of the two Contracting Parties. Consequently, they agree to consult each other periodically on the way in which the rules of this article are to be applied by their respective designated airlines in order to ensure that their interests in local and regional service, as well as their continental service, will not be prejudiced.

6. Any change of gauge justified by reason of economy of operation shall be permitted at any point on the specified routes. However, no change of gauge may be made

in the territory of the other Contracting Party where it would alter the operating pattern of through traffic or would be incompatible with the principles set forth in this Agreement.

7. Before any increase is made in the capacity offered or the frequency of service on one of the specified routes, notice shall be given not less than fifteen (15) days in advance by the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Should the latter Party consider such an increase to be unjustified in view of the volume of traffic on the route or to be detrimental to the interests of the airline designated by it, it may, within fifteen (15) days, request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within (30) days from the request, and the designated airlines shall be required to submit any information requested of them so as to enable the need or justification for the proposed increase to be determined. If no agreement is reached between the Contracting Parties within ninety (90) days from the date of the request for consultation, the question shall be submitted to arbitration in accordance with the provisions of article 13. In the meantime, the proposed increase may not be put into effect.

Article 11. 1. The tariffs for each agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the 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, where possible, be established by mutual agreement by the designated airlines of both Contracting Parties after consultation with other airlines operating over all or part of the same route. In reaching an agreement, the designated airlines may use the procedures established by the International Air Transport Association (IATA) for the fixing of tariffs. The tariffs must be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the date proposed for their entry into force. In special cases, the time-limit may be reduced if the aeronautical authorities so agree.

3. The tariffs which an airline designated by either of the Contracting Parties proposes to establish must include the rates from the point of departure to the destination indicated in the specified routes, from the point of departure and the destination to intermediate points and between intermediate points, and to points beyond the terminal points indicated, provided that the same flight number and the same aircraft are involved.

4. If the designated airlines are unable to reach agreement 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 fix the tariff by mutual agreement.

5. In the absence of an agreement, the dispute shall be submitted to arbitration in accordance with article 13 of this Agreement.

6. It is understood that the procedure provided for in paragraphs 4 and 5 and this paragraph shall be applicable only in cases of extreme conflict between the designated airlines and the aeronautical authorities concerned. Normal cases involving the non-approval of tariffs as a result of a failure to comply with certain requirements on the part of the designated airline requesting approval or as a result of certain amendments to internal regulations may always be settled directly between the designated airline and the competent aeronautical authorities.

7. Established tariffs shall remain in force until new tariffs are fixed in accordance with the provisions of this article or of article 13 of this Agreement.

Article 12. 1. Consultation between the competent authorities of the two Contracting Parties for the purpose of discussing the interpretation, application or amendment of this Agreement may be requested at any time by either Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request made through the diplomatic channel. If an agreement to amend the Agreement is reached, such agreement shall be formalized by means of an exchange of diplomatic notes.

2. The amendments so agreed upon shall be provisionally applicable as of the date of the exchange of diplomatic notes and shall enter into force as soon as both Contracting Parties have notified each other that their respective constitutional formalities have been completed.

Article 13. 1. Except as otherwise provided in this Agreement, any dispute between the Contracting Parties relative to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled through consultation shall be submitted to an arbitral tribunal composed of three members, one of whom shall be designated by each of the Contracting Parties and the third by agreement by the first two members of the tribunal, on condition that the third member is not a national of either of the Contracting Parties.

2. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within sixty (60) days from the date of delivery by either of the Contracting Parties to the other Contracting Party of a diplomatic note requesting the settlement of a dispute by arbitration; the third arbitrator shall be designated within thirty (30) days from the date of expiration of the sixty (60) days referred to above.

3. If within the term indicated no agreement is reached concerning the third arbitrator, the post shall be filled by a person appointed for that purpose by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization, in conformity with its practice.

4. The Contracting Parties agree to abide by any decision handed down in accordance with this article. The arbitral tribunal shall determine the distribution of the costs resulting from this procedure.

Article 14. This Agreement and all amendments to it shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 15. If a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform to the provisions of that convention.

Article 16. Either of the Contracting Parties may at any time notify the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement, undertaking the obligation of simultaneously notifying the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall cease to have effect six (6) months after date of receipt of the notice of termination. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 17. This Agreement is subject to ratification. The exchange of instruments of ratification shall take place as soon as possible at Bern.

Article 18. This Agreement shall be provisionally applicable as of the date of its signature and shall enter definitively into force on the date of the exchange of the instruments of ratification.

Article 19. Without prejudice to the provisions of article 16, this Agreement shall remain in force for a period of three (3) years from the date of its signature and shall be tacitly understood to have been renewed for successive periods of three (3) years unless one of the Contracting Parties requests revision of the Agreement six (6) months before the date of its termination.

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

DONE at Mexico City, in duplicate in the Spanish and French languages, both texts being equally authentic, on 2 June 1966.

For the Government
of the United Mexican States:

ANTONIO CARRILLO FLORES
Minister for Foreign Affairs

For the Swiss Federal Council:

FERNAND BERNOULLI
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary

ROUTE SCHEDULE

SECTION I

The airline designated by the Mexican Government shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified and to make scheduled stops at the points indicated in this paragraph, with the maximum initial frequencies authorized in each direction with the equipment mentioned, as indicated in this route schedule.

Route	Equipment		Weekly frequency
	Model	Capacity	
Points in Mexican territory — intermediate points (1) (4) — Zurich and/or Geneva and/or Basel and/or Berne (2) (3) and points beyond (1) (4).	DC-8	150	2

NOTES:

(1) Fifth-freedom rights and stopover rights *en route* to and from points in Swiss territory may not be exercised on the above-mentioned route.

(2) The designated airline may not serve more than two of the points mentioned in Swiss territory.

(3) Neither cabotage rights nor stopover rights may be exercised in Swiss territory.

(4) Intermediate points and points beyond on the specified route may be omitted on some or all flights at the discretion of the designated airline.

SECTION II

The airline designated by Switzerland shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified and to make scheduled stops at the points indicated in this paragraph, with the maximum initial frequencies authorized in each direction with the equipment specified, as indicated in this route schedule.

<i>Route</i>	<i>Equipment</i>		<i>Weekly frequency</i>
	<i>Model</i>	<i>Capacity</i>	
Points in Swiss territory—intermediate points (1) (4)— Mexico City and/or Mérida and/or Acapulco and/or Guadalajara (2) (3) and points beyond (1) (4)	DC-8	150	2

NOTES:

- (1) Fifth-freedom rights and stopover rights *en route* to and from points in Mexican territory may not be exercised on the above-mentioned route.
- (2) The designated airline may not serve more than two of the points, in Mexican territory.
- (3) Neither cabotage rights nor stopover rights may be exercised in Mexican territory.
- (4) Intermediate points and points beyond on the specified route may be omitted on any or all flights at the discretion of the designated airline.

MODIFICATIONS OF THE
ANNEX TO THE AIR TRANS-
PORT AGREEMENT OF 2 JUNE
1966 BETWEEN SWITZER-
LAND AND THE UNITED
MEXICAN STATES¹

MODIFICATIONS DE L'ANNEXE
À L'ACCORD DU 2 JUIN 1966
ENTRE LA SUISSE ET LES
ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE
RELATIF AUX TRANSPORTS
AÉRIENS¹

The modifications were agreed upon at Mexico on 23 February 1976 and came into force on 22 November 1978 by an exchange of notes to that effect.

The modified annex reads as follows:

Les modifications ont été convenues à Mexico le 23 février 1976 et sont entrées en vigueur le 22 novembre 1978 par un échange de notes à cet effet.

L'annexe modifiée est libellée comme suit :

A N N E X E

TABLEAU DE ROUTES

SECTION I

Routes sur lesquelles des services aériens pourront être exploités par l'entreprise désignée par la Suisse

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Mexique</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en territoire suisse	Note 4 Nassau ou Barbade	Mexico et/ou Mérida et/ou Acapulco et/ou Guadalajara Notes 6 et 7	Points au-delà du Mexique

SECTION II

Routes sur lesquelles des services aériens pourront être exploités par l'entreprise désignée par le Mexique

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Mexique</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en territoire mexicain	Note 4 Note 5	Zurich et/ou Genève et/ou Bâle et/ou Berne Notes 6 et 7	Points au-delà de la Suisse

NOTES :

1. Les services aériens prévus aux sections I et II pourront être exploités au moyen d'appareils DC-8, DC-10 à 250 places ou par des appareils semblables gros porteurs.

2. L'entreprise aérienne désignée de chacune des Parties contractantes pourra exploiter jusqu'à trois vols par semaine sur la route spécifiée.

3. Les points intermédiaires mentionnés et les points au-delà, sur les routes spécifiées, pourront être omis sur chacun ou tous les vols à la convenance de l'entreprise aérienne désignée, et n'importe lequel des services pris en considération pourra se terminer sur le territoire de l'autre Partie contractante.

¹ See p. 62 of this volume.

¹ Voir p. 46 du présent volume.

4. Les entreprises aériennes désignées par les Parties contractantes ne jouiront pas des droits de la cinquième liberté aux points intermédiaires, à l'exception de ceux qui sont mentionnés sur leurs tableaux de routes respectifs.

5. Le point intermédiaire avec droit de trafic sur la route appelée à être exploitée par l'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement mexicain sera fixé par les deux Parties contractantes avant l'exploitation dudit service aérien.

6. Ni les droits de cabotage, ni les droits de «stop-over» ne pourront être exercés sur le territoire des Parties contractantes.

7. Les entreprises aériennes désignées ne pourront pas desservir plus de deux points parmi ceux mentionnés sur le territoire des Parties contractantes.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

A N E X O

CUADRO DE RUTAS

SECCIÓN I

Rutas en las que los servicios aéreos podrán ser explotados por la línea aérea designada por Suiza

<i>Puntos de salida</i>	<i>Puntos intermedios</i>	<i>Puntos en México</i>	<i>Puntos más allá</i>
Puntos en Territorio Suizo	Nota 4 Nassau o Barbados	Cd. de México y/o Mérida y/o Acapulco y/o Guadajara Notas 6 y 7	Puntos más allá de México

SECCIÓN II

Rutas en las que los servicios aéreos podrán ser explotados por la línea aérea designada por México

<i>Puntos de salida</i>	<i>Puntos intermedios</i>	<i>Puntos en Suiza</i>	<i>Puntos más allá</i>
Puntos en Territorio Mexicano	Nota 4 Nota 5	Zurich y/o Ginebra y/o Basilea y/o Berna Notas 6 y 7	Puntos más allá de Suiza

NOTAS:

1. Los servicios aéreos previstos en las Secciones I y II se podrán operar con equipo DC-8, DC-10 con 250 asientos o similar de fuselaje ancho.

2. La línea aérea designada de cada una de las Partes Contratantes podrá operar hasta tres vuelos semanales en la ruta especificada.

3. Los puntos intermedios señalados y los puntos más allá de las rutas especificadas, se podrán omitir en algunos o en todos los vuelos a opción de la línea aérea designada y podrán terminar cualquiera de los servicios considerados en el territorio de la otra Parte Contratante.

4. Las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes no gozarán de derechos de quinta libertad en los puntos intermedios, excepto en los señalados en sus respectivas rutas.

5. El punto intermedio con derecho de tráfico en la ruta a ser explotada por la línea aérea designada por el Gobierno mexicano, será determinado por ambas Partes Contratantes antes de la operación del servicio aéreo.

6. Ni los derechos de cabotaje, ni los derechos de parada estancia (*stop over*) podrán ser ejercidos en territorio de las Partes Contratantes.

7. Las líneas aéreas designadas no podrán operar más de dos puntos, de entre los mencionados, en el territorio de las Partes Contratantes.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

A N N E X

ROUTE SCHEDULE

SECTION I

Routes on which air services may be operated by the airline designated by Switzerland

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Mexico</i>	<i>Points beyond</i>
Points in Swiss territory	Note 4 Nassau or Barbados	Mexico and/or Mérida and/or Acapulco and/or Guadajajara Notes 6 and 7	Points beyond Mexico

SECTION II

Routes on which air services may be operated by the airline designated by Mexico

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Mexico</i>	<i>Points in Switzerland</i>
Points in Mexican territory	Note 4 Notc 5	Zurich and/or Geneva and/or Basel and/or Berne Notes 6 and 7	Points beyond Switzerland

NOTES :

(1) The air services provided for under sections I and II may be operated with DC-8, 250-seat DC-10 or similar wide-body equipment.

(2) The designated airline of each Contracting Party may operate up to three flights per week on the specified route.

(3) The intermediate points indicated and the points beyond on the specified routes may be omitted on some or all flights at the discretion of the designated airline, and any of the services considered may terminate in the territory of the other Contracting Party.

(4) The airlines designated by the Contracting Parties shall not enjoy fifth-freedom rights at intermediate points other than those indicated on their respective routes.

(5) The intermediate point with traffic right on the route to be operated by the airline designated by the Mexican Government shall be determined by both Contracting Parties before the operation of the air service.

(6) Neither cabotage rights nor stopover rights may be exercised in the territory of the Contracting Parties.

(7) The designated airlines may not serve more than two of the points mentioned in the territory of the Contracting Parties.

No. 17874

**SWITZERLAND
and
KUWAIT**

**Agreement relating to regular air transport (with annex).
Signed at Kuwait on 24 January 1968
Modification of the annex to the above-mentioned Agree-
ment**

Authentic texts of the Agreement: French, Arabic and English.

Authentic text of the Modification: English

*The Agreement and the certified statement were registered by the Interna-
tional Civil Aviation Organization on 2 July 1979.*

**SUISSE
et
KOWEÏT**

**Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec
annexe). Signé à Koweït le 24 janvier 1968
Modification de l'aunexe à l'Accord susmentionné**

Textes authentiques de l'Accord : français, arabe et anglais.

Texte authentique de la Modification : anglais.

*L'Accord et la déclaration certifiée ont été enregistrés par l'Organisation de
l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.*

ACCORD¹ ENTRE LA SUISSE ET KOWEÏT RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de l'Etat de Koweït,

Considérant que la Suisse et Koweït sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désireux de développer autant que possible la coopération internationale dans le domaine du transport aérien,

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens réguliers entre les territoires de leurs pays respectifs et au-delà,

Ont désigné leurs plénipotentiaires dûment autorisés, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article premier. 1. Pour l'application du présent accord et de son annexe :

a. L'expression «la Convention» s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette convention, ainsi que tout amendement aux annexes ou à la convention adopté conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b. L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air, et, en ce qui concerne Koweït, du Directeur général de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées;

c. L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens qu'une Partie Contractante a désignée, conformément à l'article 3 du présent accord, pour exploiter les services aériens convenus;

d. Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports aériens» et «escale non commerciale» ont les sens que leur assigne respectivement l'article 96 de la Convention;

e. L'expression «rupture de charge» désigne l'exploitation d'un service aérien par une entreprise désignée, de telle sorte qu'une section de la route soit parcourue par un aéronef différent en capacité de ceux qui sont employés sur une autre section.

2. L'expression «l'accord» se réfère toujours à l'annexe aussi bien qu'à l'accord lui-même, sauf disposition contraire expresse.

Article 2. 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 au présent accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouit, dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, des droits ci-après :

¹ Entré en vigueur le 27 août 1970 par l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Beyrouth, conformément à l'article 17.

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, et vol. 1008, p. 213.

- a. Le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. Le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points des routes spécifiées à l'annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

Article 3. 1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. La Partie Contractante qui a reçu la notification de désignation accorde, sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, l'autorisation d'exploitation nécessaire.

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

4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser d'agréer une entreprise désignée, et de suspendre ou de révoquer l'octroi à une entreprise des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par l'entreprise désignée aux conditions qu'elle estime nécessaires, lorsque ladite Partie Contractante ne sera pas certaine qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise soient en mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou de ses ressortissants.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut à tout moment commencer l'exploitation des services convenus, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 8 du présent accord soit en vigueur en ce qui concerne ces services.

Article 4. 1. Chaque Partie Contractante a le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent accord, ou d'imposer à l'exercice de ces droits par ladite entreprise les conditions qu'elle estime nécessaires, dans tous les cas où l'entreprise ne se conforme pas aux lois ou règlements de la Partie Contractante qui accorde ces droits ou si, d'une autre manière, elle néglige d'exploiter conformément aux conditions prescrites dans le présent accord.

2. A moins qu'une suspension immédiate ou l'imposition de conditions ne soit indispensable pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, ou soit dans l'intérêt de la sécurité, le droit ne sera exercé qu'après consultation de l'autre Partie Contractante.

3. En cas d'action d'une Partie Contractante en application de cet article, les droits conférés par le présent accord à l'autre Partie Contractante ne seront pas affectés.

Article 5. 1. Les entreprises désignées des Parties Contractantes jouissent, pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes, de possibilités égales et équitables.

2. L'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie Contractante prend 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. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties Contractantes doivent correspondre étroitement aux besoins du public relatifs à de tels services.

4. Les services convenus assurés par une entreprise désignée ont pour objet essentiel d'offrir, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, une capacité adaptée aux besoins normaux et prévisibles du transport de passagers, de marchandises et d'envois postaux entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points de routes spécifiées.

5. Le droit d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et des envois postaux, en des points des routes spécifiées, sur le territoire d'autres Etats que ceux qui ont désigné l'entreprise, doit être exercé conformément aux principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

- a. A la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points situés sur les routes spécifiées;
- b. Aux besoins de trafic des régions traversées, compte tenu des services assurés par les entreprises des Etats situés dans les régions traversées, et
- c. Aux exigences de l'exploitation d'un service long-courrier.

Article 6. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne peut procéder à une rupture de charge en un point des routes spécifiées qu'aux conditions suivantes :

- a. Que cela soit justifié par des raisons d'économie de l'exploitation;
- b. Que les aéronefs employés sur les secteurs plus éloignés du point d'origine soient d'une capacité inférieure à ceux qui sont employés sur les secteurs plus rapprochés;
- c. Que l'aéronef de capacité inférieure ne soit exploité qu'en correspondance avec l'aéronef de plus grande capacité, et que l'horaire soit conçu en raison de ce fait; que le premier aéronef arrivera au point de rupture de charge afin de transporter des passagers, des marchandises et des envois postaux débarqués de l'aéronef de plus grande capacité ou destinés à y être embarqués et que la capacité de l'aéronef plus petit sera choisie tout d'abord en vue de cette fin;
- d. Qu'il y ait un volume adéquat de trafic en transit, et
- e. Que les dispositions de l'article 5 du présent accord régissent tous les arrangements faits en vue de la rupture de charge.

Article 7. 1. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord, introduits sur le territoire d'une Partie Contractante ou pris à bord à l'intérieur de ce territoire, par l'autre Partie Contractante ou son entreprise désignée, ou pour leur compte et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette entreprise ou à bord de ces aéronefs, reçoivent de la première Partie Contractante, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux ou locaux, un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales engagées dans l'exploitation de services aériens internationaux ou aux entreprises de la nation la plus favorisée.

2. Les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord restant à bord

des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante sont exempts, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits ou taxes, même si ces approvisionnements sont employés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus de ce territoire. Les biens ainsi exemptés ne peuvent être déchargés qu'avec le consentement des autorités douanières de l'autre Partie Contractante. Ces biens, qui devront être réexportés, seront tenus sous contrôle douanier, jusqu'à leur réexportation sous la surveillance des services douaniers.

3. Les taxes que chaque Partie Contractante peut imposer ou permettre d'imposer à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités contrôlées par elle devront être justes et raisonnables et ne pas excéder celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par les entreprises de la nation la plus favorisée ou toute entreprise nationale de la première Partie Contractante engagée dans des services aériens internationaux.

Article 8. 1. Les tarifs de tout service convenu sont fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération 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 transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes, après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international ou d'une autre organisation internationale similaire.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes, et doivent leur être présentés au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

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 des deux Parties Contractantes s'efforcent de fixer les tarifs par entente mutuelle.

5. A défaut d'entente, le différend est soumis à l'arbitrage, conformément à l'article 13 du présent accord.

6. Les tarifs déjà établis restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 13 du présent accord.

Article 9. 1. Chaque Partie Contractante accorde au moment présent à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de libre transfert, au taux officiel du change, de l'excédent de ses recettes sur ses dépenses, réalisé sur son territoire, en due proportion des transports de passagers, bagages, marchandises et envois postaux effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Si, ultérieurement, un contrôle des changes est instauré dans l'un ou l'autre des deux pays, les Parties Contractantes feront tout leur possible pour faciliter le libre transfert de telles sommes.

Article 10. 1. Les entreprises désignées informent les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, avant l'inauguration des services convenus, de

la nature du service, des types d'aéronefs employés et des horaires envisagés. La même règle s'applique à tout changement ultérieur.

2. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie Contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, à leur demande, des statistiques périodiques ou autres qui pourront être demandées raisonnablement en vue de vérifier la capacité offerte sur les services convenus, et d'autres informations semblables montrant la quantité du trafic acheminé sur les services convenus.

Article 11. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante.

Article 12. 1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie Contractante; cette consultation doit commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception d'une telle requête. Toute modification convenue à la suite d'une telle consultation entrera en vigueur lorsque les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

2. Des modifications à l'annexe au présent accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes et entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 13. 1. Si un différend survient entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les Parties Contractantes chercheront tout d'abord à le résoudre par voie de négociations.

2. Si les Parties Contractantes n'arrivent pas à s'entendre par des négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme, ou le différend pourra, à la requête de l'une ou l'autre Partie Contractante, être soumis à la décision d'un tribunal arbitral de trois membres désignés de la manière suivante : chaque Partie Contractante nommera un arbitre, et ces deux arbitres en désigneront un troisième, qui sera ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal. Si, dans le délai de deux mois à partir du moment où l'une des Parties Contractantes aura désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante n'a pas désigné le sien, ou si, dans le mois qui suit la nomination du second arbitre, les arbitres ainsi désignés ne se sont pas entendus pour la nomination du président, chaque Partie Contractante pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine lui-même ses règles de procédure.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

5. Le tribunal arbitral décidera de la répartition des frais résultant de la procédure.

Article 14. Le présent accord et ses modifications éventuelles seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 15. Le présent accord et son annexe seront amendés afin d'être mis en harmonie avec toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 16. L'une ou l'autre Partie Contractante peut, en tout temps, informer l'autre Partie Contractante de son désir de dénoncer le présent accord. Cet avis est communiqué simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. En pareil cas, l'accord prend fin douze (12) mois après la réception de l'avis de dénonciation 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 par l'autre Partie Contractante, l'avis de dénonciation est réputé lui être parvenu quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale a reçu l'avis.

Article 17. Le présent accord sera ratifié. Il entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

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

FAIT à Koweït, en double exemplaire, le 24 janvier 1968, en langues française, arabe et anglaise, tous ces textes faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse :

A. DOMINICÉ

Pour le Gouvernement
de l'Etat de Koweït :

A. AL-SAMHAN

ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

I

*Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités
par l'entreprise désignée par la Suisse*

Points en Suisse—Athènes—Istanbul ou Nicosie—Koweït—un point du Golfe Arabe, dans les deux directions.

II

*Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités
par l'entreprise désignée par Koweït*

Koweït—Beyrouth—Damas—Amman—Le Caire—Athènes—Rome—Vienne—un point en Suisse—Londres, dans les deux directions.

REMARQUES :

a. Tout point ou plusieurs des points des routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.

b. L'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie Contractante a le droit de terminer n'importe lequel de ses services sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

c. Le mot «ou», placé entre des points du tableau de routes I, signifie que les deux points peuvent être desservis, mais non au cours du même service.

d. «Un point du Golfe Arabe», dans le tableau de routes I, signifie que l'entreprise désignée de la Suisse peut choisir l'un des points suivants pour tous ses services :

Abadan

Bahrain

Doha.

e. «Un point en Suisse», dans le tableau de routes II, signifie que l'entreprise désignée de Koweït peut exercer des droits de trafic à deux points en Suisse, mais pas à plus d'un d'entre eux au cours d'un même service.

القسم الثاني

الطرق الجوية التي يجوز أن تشملها المؤسسة المعنية من قبل الكويت . -

الكويت - بيروت - دمشق - عمان - القاهرة - أثينا - روما - فيينا - نقطة في سويسرا - لندن ،
في كلا الاتجاهين .

ملاحظات . -

(أ) يحق للمؤسسة المعنية - وفقا لما تراه - إلغاء كل أو بعض النقاط على الطرق المعنية في أي رحلة من رحلاتها أو في جميعها .

(ب) يكون للمؤسسة المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين الحق في إنهاء أي من رحلاتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

(ج) أن استخدام كلمة " أو " بين نقطتين في جدول الطرق " القسم الاول " يعني الحق في تسيير رحلات إلى أي نقطة من هذه النقاط بشرط ألا يكون الجمع بينها في نفس الرحلة .

(د) أن عبارة " نقطة واحدة في الخليج العربي " في جدول الطرق في القسم الاول تعني أن تختار المؤسسة المعنية من قبل سويسرا - في جميع رحلاتها - أحد النقاط التالية للتشغيل عليها ،
ميدان - البحرين - الدوحة .

(هـ) أن عبارة " نقطة في سويسرا " في جدول طرق القسم الثاني تعني أن المؤسسة المعنية من قبل الكويت لها الحق في ممارسة حقوق النقل إلى نقطتين في سويسرا على ألا يكون الجمع بينها على نفس الرحلة .

المادة الرابعة عشر

- يسجل هذا الاتفاق وأي تعديلات تدخل عليه لدى المنظمة الدولية للطيران المدني .

المادة الخامسة عشر

- يعدل هذا الاتفاق وملاحقه بحيث يتفق مع أي معاهدة متعددة الأطراف تهم وتصح سارية المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين .

المادة السادسة عشر

- لاى من الطرفين المتعاقدين الحق في أن يبلغ الطرف المتعاقد الاخر في أى وقت رغبته في إنهاء هذا الاتفاق على أن يرسل هذا الاخطار في نفس الوقت الى المنظمة الدولية للطيران المدني . وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد أنقضاء اثني عشر شهرا من تاريخ استلام الاخطار من قبل الطرف المتعاقد الاخر الا اذا سحب الاخطار بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل أنقضاء هذه المهلة . وفي حالة عدم اقرار الطرف المتعاقد الاخر بتسلمة الاخطار يعتبر في حكم المبلغ وذلك بعد مضي أربعة عشر يوما من تاريخ وصول الاخطار الى المنظمة الدولية للطيران المدني .

المادة السابعة عشر

- يصدق على الاتفاق المذكور ويصح ساري المفعول اعتبارا من تاريخ تبادل وثائق التصديق وأنباءا لذلك فقد وقع الصندوقان الفوضان لكلا الطرفين المتعاقدين هذا الاتفاق .

وقع في الكويت بتاريخ ٤٠ يناير ١٩٦٨

وعمل من نسختين في كل من اللغات العربية والفرنسية والانجليزية ولكل من هذه النصوص حجبية متساوية .

من المجلس الفيدرالي السويسري

عن حكومة دولة الكويت

الملحق

جدول الطريق

القسم الاول

الطرق الجوية التي يجوز أن تشغلها المؤسسة الجوية المعنية من قبل سويسرا . -

نقاط في سويسرا - أثينا - استانبول أو نيوقوسيا - الكويت - نقطة واحدة في الخليج العربي في كلا الاتجاهين .

المادة العاشرة

- (١) على المؤسسات المعنية قبل البدء في تشغيل الخطوط المتفق عليها اخطار سلطات الطيران لدى كلا الطرفين المتعاقدين عن طبيعة الخط ونوع الطائرات المستخدمة وجدول المواعيد المقترح وتبوع نفس القاعدة في حالة أى تغييرات لاحقة .
- (٢) على سلطات طيران أى من الطرفين المتعاقدين أن تزود - عند الطلب - سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاخر بالاحصائيات الدورية أو البيانات الاحصائية الاخرى التي قد يحتاج اليها بصفة معقولة لمراجعة الحمولات المقدمة على الخطوط المتفق عليها والبيانات الاخرى الماثلة التي تبين كمية الحركة المنقولة على هذه الخطوط .

المادة الحادية عشر

تحقيقا للتعاون الوثيق تقيم سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين بالتشاور سوية من آخر بقصد ضمان تنفيذ القواعد المنصوص عليها في هذا الاتفاق بصورة مرضية وتحقيق أغراض وأهداف الاتفاق .

المادة الثانية عشر

- (١) اذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين في تعديل أى من أحكام هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول في مشاورات مع الطرف المتعاقد الاخر ، وتبدأ هذه المشاورات خلال ثلثين يوما من تاريخ تسلّم مثل هذا الطلب ، وكل تعديلات يتم الاتفاق عليها نتيجة لهذه المشاورات تصبح سارية المفعول بعد اخطار كل من الطرفين للاخر باستكمال اجراءات الدستورية .
- (٢) تعديلات ملحق هذا الاتفاق يتم الاتفاق عليها مباشرة بين سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين وتصبح سارية المفعول متى تأيدت بذكرات يتبادر لها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسي .

المادة الثالثة عشر

- (١) اذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير او تطبيق هذا الاتفاق على الطرفين المتعاقدين أن يحلأ أولا على انهاء بالمفاوضات المباشرة فيما بينهما .
- (٢) اذا تعذر على الطرفين المتعاقدين تسوية هذا الخلاف بالمفاوضات المباشرة جاز لهما الاتساق على احوال موضوع الخلاف الر شخمر أو هيئة للفصل فيه أو -بنا- متى طلب أى من الطرفين المتعاقدين احوال النزاع الى هيئة تحكيم تتكون من ثلاثة أعضاء - يحدون بالطريقة التالية - :
يقوم كل طرف بتعيين حكم ويحد الحكمان الحكم الثالث الذي يكون رئيسا لهيئة التحكيم على أن يكون من رهايا دولة ثالثة .
- اذا لم يعين الطرف الثاني حكمه بعد أنقضاء شهرين من تعيين الطرف الاول لحكمه ، أو اذا أنقض شهر على تعيين الحكم الثاني ولم يتمكن الحكمان المعينان من اختيار الرئيس حتى لآى الطرفين أن يطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أن يجرى التعيينات المطلوبة .
- (٣) على هيئة التحكيم أن تحدد قواعد اجراءاتها .
- (٤) يتعهد الطرفان المتعاقدان بقبول أى حكم يصدر تطبيقا لهذه المادة .
- (٥) تقر هيئة التحكيم كيفية تحمل التكاليف الناجمة من التحكيم .

(٢) كميات الوقود والشحومات وقطع الغيار والمعدات المعادبة والمؤمن الموجودة على متن الطائرة التي تستخدمها المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تعفى من الرسم المركبة برسم التفتيش أو الرسم والفرائض العاثلة في إقليم الطرف المتعاقد الاخر حتى لو استخدمت تلك المؤمن أثناء رحلات الطائرة عبر ذلك الاقليم . لا يسمح بانزال هذه المؤمن المعفاة من الطائرة الا بموافقة سلطات الجمارك لدى الطرف المتعاقد الاخر ويحفظ بهذه المؤمن كودائع في مستودعات سلطات الجمارك حتى يعاد تعديلها تحت اشرافها .

(٣) يجب أن تكون الرسوم التي يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين أو التي يسمح بفرضها على مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الاخر مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الاخرى الواقعة تحت اشرافه مادية ومعقولة ولا تتهيد عن الرسم التي تدفعها طائرات الدولة الاكتر ريادة أو طائرات المؤسسات الوطنية التي تقوم بعمليات نقل دولي .

المادة الثامنة

(١) تعدد اجور النقل على خط متفق عليه على أساس معقول مع مراعاة جميع العوامل ذات العلاقة بما في ذلك تكاليف التشغيل والربح المعقول وميزات كل خط والاجور المعمول بها لدى المؤسسات الاخرى .

(٢) يجب أن تتفق المؤسسات المعنية من كلا الطرفين المتعاقدين فيما بينها - اذا أمكن ذلك - على الاجور الشار إليها في الفقرة الاولى من هذه المادة وبالتشاور مع المؤسسات العاملة على نفس هذه الخطوط كلها أو جزء منها . ويتم هذا الاتفاق - حيثما أمكن - بين المؤسسات المعنية من كلا الطرفين بواسطة ادارة تحديد الاجور التابعة للهيئة الدولية للنقل الجوي أو أي منظمة دولية أخرى مماثلة .

(٣) يخضع تحديد الاجور الذي يتم بهذه الطريقة لموافقة سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين على أن تعرض عليها قبل ثلاثين يوماً على الأقل من تاريخ العمل بها . وتخفف هذه المادة بموافقة تلك السلطات في الحالات الخاصة .

(٤) اذا لم يتم الاتفاق بين المؤسسات المعنية أو اذا لم توافق سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الاجور فعلى سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها بنفسها .

(٥) اذا لم يتم التوصل الى اتفاق بعد ذلك بحال النزاع الى هيئة تحكيم كما هو منصوص عليه في المادة الثالثة عشرة من هذا الاتفاق .

(٦) تظل الاجور المعمول بها سارية المفعول حتى يتم تحديد الاجور الجديدة وفقاً لاحكام هذه المادة أو المادة الثالثة عشرة من هذا الاتفاق .

المادة التاسعة

(١) ينع كل من الطرفين المتعاقدين - في الوقت الحاضر المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الاخر - الحق في أن يحول - بالسعر الرسمي - فائض العائدات التي حققها في اقليمه بنسبة معقولة لصركة نقل الركاب والبضائع والبريد التي نقلتها تلك المؤسسة .

(٢) اذا ما صدر بعد ذلك تنظيمات خاصة بتحويل النقد الاجنبي واصبحت سارية المفعول في أى من البلدين فعلى الطرفين المتعاقدين بذل كل ما في وسعهما لتسهيل حرية تحويل مثل هذه الاموال .

المادة الخاصة

- (١) تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية من الطرفين المتعاقدين بفرص عادلة وستكافئة لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها بين أراضي الطرفين المتعاقدين .
- (٢) على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أى من الطرفين المتعاقدين أن تأخذ بعين الاعتبار معالج مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر تأثيرا ضارا بالخطوط الجوية المتفق عليها والتي تسيرها الأخيرة .
- (٣) يراعى أن تكون الخطوط الجوية المتفق عليها التي توفرها مؤسسات النقل الجوي المعنية مسن قبل الطرفين المتعاقدين على مستوى متطلبات الجمهور لهذه الخطوط .
- (٤) يراعى أن يكون الهدف الرئيسي للخطوط الجوية المتفق عليها التي تشغيلها مؤسسة النقل الجوي المعنية هو توفير حمولة معاملة معقول يتناسب مع حاجة النقل القائمة والسكن وتوطينها لنقل الركاب والبضائع والبريد بين اقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة ونقاط الطرق المعنية .
- (٥) تأمين حركة نقل الركاب والبضائع والبريد التي تؤخذ من أو تنزل الى نقاط على الطرق المعنية في اقليم دول غير تلك التي عينت المؤسسة تكون وفقا للمبادئ العامة التي تضي بأن تكون الحمولة متناسبة مع -
- (أ) حاجات النقل فيما بين اقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة ونقاط الطرق المعنية .
- (ب) متطلبات النقل في المناطق التي تعبرها المؤسسة بعد أن يؤخذ بعين الاعتبار خطوط النقل الاخرى التي أنشأتها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها المنطقة .
- (ج) حاجات مؤسسة النقل الجوي في عملياتها العابرة .

المادة السادسة

- يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن تغير القياس في تشغيلها على الطرق المعنية بموجب الشروط الآتية -
- (أ) اذا كان يجره الاقتصاد في التشغيل .
- (ب) اذا كانت الطائرات المستعملة للقطاع الابعد من نقطة البداية اصغر من حيث اتساعها مسن الطائرات المستعملة للقطاع الاقرب .
- (ج) اذا كان تشغيل الطائرات الاصغر سعة قاصرا على استكمال تشغيل الطائرات الاكبر سعة فقط على أن يمدر جدول واعداد خاص بذلك التشغيل وتعمل الطائرات الاكبر سعة الى نقطة تغيير القياس بغرض نقل مسافرين وبضائع وبرد من الطائرات الاكبر سعة أو لتحميلها وان يكون اختيار سعة الطائرة الاصغر اسما لهذا الغرض .
- (د) أن يكون هناك قدر كاف من الحركة الجوية العابرة .
- (هـ) أن تسرى أحكام المادة الخاصة من هذا الاتفاق على جميع الترتيبات المتعلقة بتغيير القياس .

المادة السابعة

- (١) كميات الوقود والشحومات وقطع الغيار ومعدات الطائرات الامتدادية وخزين الطائرات التي تدخل اقليم أحد الطرفين المتعاقدين او التي تحمل على متن الطائرة في ذلك الاقليم من قبل الطرف المتعاقد الاخر أو المؤسسة المعنية من قبله والتي تستعمل فقط لتشغيل طائرة هذه المؤسسة .
- تعاقد من قبل الطرف المتعاقد الاخر فيما يتعلق بالرسم الجمركية ورسم التفتيش وأي فرائض اخرى محلية أو وطنية مماثلة نفس المعاملة التي تعامل بها المؤسسات الوطنية التي تنص بعمليات نقل دولي أو معاملة المؤسسات الاكثر رابطة .

- (أ) حق عبور طائراتها إقليم الطرف المتعاقد الاخر دون هبوط .
 (ب) حق هبوط طائراتها في ذلك الاقليم لاقراض غير تجارية .
 (ج) الحق في اخذ وانزال حركة نقل دولية من ركاب وبضائع ويريد في اقليم الطرف المتعاقد الاخر نسي نقاط على الطرق المعينة في الملحق لهذه الاتفاقية .

المادة الثالثة

- (١) لكل من الطرفين المتعاقدين الحق في تعيين مؤسسة نقل جوى واحدة لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها ويكون هذا التعيين بأخطار كتابي من سلطات الطيران في كل من الطرفين المتعاقدين .
 (٢) يحدد الطرف المتعاقد عند استلامه اخطار تعيين المؤسسة من قبل الطرف المتعاقد الاخر تصريح التشغيل اللازم دون تأخير مع مراعاة أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة .
 (٣) يجوز لسلطات الطيران المدني لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر ما يثبت أنه تتوافر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تطبقها عادة هذه السلطات وفقا لاحكام المعاهدة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية .
 (٤) لكل من الطرفين المتعاقدين الحق في عدم الموافقة على تعيين مؤسسة نقل جوى وكذلك الحق في وقف أو إلغاء الحقوق المبينة في الفقرة الثانية من المادة الثانية من هذا الاتفاق أو فرض ما يسراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة المعينة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك في أية حال لا يتسبب فيها ذلك الطرف المتعاقد بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه .
 (٥) يجوز لمؤسسة النقل الجوي بعد تعيينها وأعتادها أن تبدأ تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها في أي وقت بشرط أن تكون الاجور المحددة وفقا لاحكام المادة الثامنة من هذا الاتفاق سارية المفعول بالنسبة لهذه الخطوط .

المادة الرابعة

- (١) لكل من الطرفين المتعاقدين الحق في وقف تنوع المؤسسة المعينة بالحقوق المبينة في الفقرة الثانية من المادة الثانية من هذا الاتفاق أو في فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك في حالة تضرر تلك المؤسسة في اتباع القوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح الحقوق أو في حالة عدم القيام بالتشغيل طبقا للشروط المقررة في هذا الاتفاق .
 (٢) لا يستخدم هذا الحق الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الاخر ما لم يكن الايقاف الفوري من العمل أو فرض الشروط ضروريا لمنع الاستمرار في مخالفة القوانين أو اللوائح أو لغرض تأمين سلامة الطيران .
 (٣) في حالة اتخاذ اجراء من قبل احد الطرفين المتعاقدين طبقا لاحكام هذه المادة فان الحقوق الممنوحة للطرف المتعاقد الاخر بموجب هذا الاتفاق لا تتأثر .

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفاق
بين
الكويت وسويسرا
بشأن
النقل الجوي المنتظم

بما أن حكومة دولة الكويت والمجلس الفيدرالي السويسري طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعروضة للتوقيع في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤ ،
ورغبة في تنمية التعاون الدولي في ميدان النقل الجوي بالقدر المستطاع ،
ورغبة منهما في عقد اتفاق يهدف إلى إنشاء خطوط جوية منتظمة بين أقطبيهما وما إلى وراثتهما ،
فقد عينا ضد وجههما المفوضين اللذين أختقا على ما يلي :

المادة الأولى

- (١) فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق وملحقه ، مالم يتضمن سياق النص معنى آخر ،
(أ) تعني عبارة " المعاهدة " معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤ وتشمل أي ملحق ضم إليها تحت المادة رقم " ١٠ " من هذه المعاهدة وأي تعديل لتلك الملاحق أو المعاهدة وفقاً للمادتين " ١٠ " و " ١٤ " منها .
(ب) تعني عبارة " سلطات الطيران " بالنسبة للكويت مدير عام الطيران المدني وبالنسبة لسويسرا المكتب الفيدرالي الجوي وأي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بهما هم الحالية وذلك بالنسبة لكليهما .
(ج) تعني عبارة " مؤسسة نقل جوي معينة " مؤسسة النقل الجوي التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للمادة الثالثة من هذا الاتفاق لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها .
(د) أن عبارات " خط جوي " و " خط جوي دولي " و " مؤسسة نقل جوي " و " هبوط لاغراض غير تجارية " كلها تفسر بالمعنى المحدد لها في المادة " ١٦ " من المعاهدة .
(هـ) تعني عبارة " تغيير القياس " قيام مؤسسة نقل جوي معينة بتشغيل إحدى الخطوط المتفق عليها على مراحل تقطع مرحلة منها في طائرات تختلف سعتها عن الطائرات التي تستعمل في مرحلة أخرى .

(٢) ان كل اشارة الى عبارة " الاتفاق " تشمل الاشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على خلاف ذلك .

المادة الثانية

- (١) ينح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الاخر الحقوق المبينة في هذا الاتفاق لغرض انشاء وتشغيل خطوط جوية على الطرق المعينة في جداول ملحق هذا الاتفاق . هذه الخطوط والطرق تسمى فيما بعد " الخطوط الجوية المتفق عليها " و " الطرق المعينة " .
(٢) مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق يكون لمؤسسة النقل الجوي المعينة من أي من الطرفين المتعاقدين عند قيامها بتشغيل خطوط جوية متفق عليها على الطرق المعينة التمتع بالحقوق التالية : —

AGREEMENT¹ BETWEEN KUWAIT AND SWITZERLAND RELATING TO REGULAR AIR TRANSPORT

The Government of the State of Kuwait and the Swiss Federal Council,

Considering that Kuwait and Switzerland are Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,²

Desiring to develop as much as possible international co-operation in the field of air transport,

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

Have appointed their duly authorized plenipotentiaries who have agreed as follows:

Article 1. 1. For the purpose of the present Agreement and its Annex:

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 also 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:

b. The term “aeronautical authorities” means, in the case of Kuwait, the Director General of Civil Aviation and, in the case of Switzerland, the Federal Air Office, or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to them;

c. The term “designated airline” means an airline which one Contracting Party has designated, in accordance with article 3 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;

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

e. The term “change of gauge” means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section.

2. The term “Agreement” shall, in all references, include reference to the annex, except where otherwise provided.

Article 2. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, for the purpose of establishing air services on the routes specified in the schedules of the Annex to the present Agreement. Such services and routes are hereafter called “the agreed services” and “the specified routes”.

¹ Came into force on 27 August 1970 by the exchange of the instruments of ratification, which took place at Beirut, in accordance with article 17.

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, and vol. 1008, p. 213.

2. Subject to the provisions of the present Agreement the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- a. The right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b. The right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- c. The right to take up and set down in the said territory, at the points on the specified routes in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail.

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 by virtue of a written notification between aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. The Contracting Party which has received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, without delay grant 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 satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in paragraph 2 of article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of those rights, 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 8 of the present Agreement is in force with respect to such services.

Article 4. 1. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by a designated airline of the rights specified in paragraph 2 of article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the said airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement.

2. Unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations or is in the interest of safety, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

3. In the event of action by one Contracting Party under this article, the rights of the other Contracting Party under the present Agreement shall not be prejudiced.

Article 5. 1. The designated airlines of the Contracting Parties shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services between the territories of the Contracting Parties.

2. The designated airline of either 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 agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for such services.

4. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the points on the specified routes.

5. 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 those designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- a. Traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airline and the points on the specified routes;
- b. Traffic requirements of the areas 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 6. The designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point on the specified routes only on the following conditions:

- a. That it is justified by reason of economy of operation;
- b. That the aircraft operated on the sectors more distant from the point of origin are smaller in capacity than those used on the nearer sector;
- c. That the aircraft of smaller capacity operates only in connection with the aircraft of larger capacity and that the time-table shall be established to that effect; the former aircraft shall arrive at the point of change of gauge for the purpose of carrying passengers, cargo and mail disembarked from the aircraft of larger capacity or due to be embarked therein; and that the capacity of the smaller aircraft shall be chosen with primary references to this purpose;
- d. That there is an adequate volume of through traffic; and
- e. That the provisions of article 5 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Article 7. 1. Fuel, lubricants, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded by the first Contracting Party, in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to its national airlines engaged in the operation of international air services or to the airlines of the most favoured nation.

2. Supplies of fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by

such aircraft on flights in that territory. Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. Those goods, which are to be re-exported, shall be kept in bond, until re-exportation under customs supervision.

3. The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall be just and reasonable and not higher than would be paid for the use of such airports and facilities by the airlines of the most favoured nation or by any national airline of the first Contracting Party engaged in international air services.

Article 8. 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, the characteristics of each service and the tariffs charged by other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of the present Article shall, if possible, be established by mutual agreement between the designated airlines of both Contracting Parties in consultation with the other airlines operating over the whole or part of the same route. The designated airlines shall, wherever possible, reach such an agreement through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association or such other similar international organization.

3. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall be submitted to them at least thirty days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time-limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree, 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.

5. In default of such agreement the dispute shall be submitted to arbitration as provided for in article 13 of the present Agreement.

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 13 of the present Agreement.

Article 9. 1. Each Contracting Party grants at the present time 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 realised in its territory in due proportion to the carriage of passengers, baggage, cargo and mail by the designated airline of the other Contracting Party.

2. If at any later time there shall be regulation of foreign exchange in force in either country, the Contracting Parties shall do everything in their power to facilitate the free transfer of such funds.

Article 10. 1. The designated airlines shall inform the aeronautical authorities of both Contracting Parties before the introduction of the agreed services, of the nature of service, types of aircraft operated and the proposed time-tables. The same rule shall also apply for any subsequent changes.

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply 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 and other similar information showing the amount of traffic carried on the agreed services.

Article 11. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring that the principles laid down in the present Agreement are implemented and that its objectives are complied with in a satisfactory way.

Article 12. 1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of such request. Any amendment agreed to as a result of such consultation shall come into force when the two Contracting Parties have notified each other of the fulfilment of their respective constitutional procedures.

2. Amendments of the annex of the present Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 13. 1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three members appointed in the following manner: Each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a third arbitrator, who shall be a national of a third State and shall act as president of the tribunal. If within a period of two months from the date one of the Contracting Parties has nominated an arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own, or, if within the month following the nomination of the second arbitrator, the arbitrators so nominated have not agreed on the appointment of the president, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to proceed with the necessary nominations.

3. The arbitral tribunal shall determine its own rules of procedure.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present article.

5. The arbitral tribunal shall decide the distribution of the costs arising from this procedure.

Article 14. The present Agreement and its possible amendments shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 15. The present Agreement and its annex shall be amended so as to be in accordance with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 16. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate the present Agreement; such notice shall

be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiration of that 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 17. The present Agreement shall be ratified. It shall come into force on the day of exchange of the instruments of ratification.

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

DONE at Kuwait in duplicate this twenty-fourth day of January 1968, in the Arabic, French and English languages, all texts being equally authentic.

For the Government
of the State of Kuwait:

ABDULLAH A. AL-SAMHAN

For the Swiss Federal Council:

A. DOMINICÉ

A N N E X

ROUTE SCHEDULE

I

Routes on which air services may be operated by the designated airline of Kuwait

Kuwait—Beirut—Damascus—Amman—Cairo—Athens—Rome—Vienna—A point in Switzerland—London, in both directions.

II

Routes on which air services may be operated by the designated airline of Switzerland

Points in Switzerland—Athens—Istanbul or Nicosia—Kuwait—One point on the Arabian Gulf, in both directions.

NOTES:

a) Any or some of the points on the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights.

b) The designated airline of either Contracting Party shall have the right to terminate any of its services in the territory of the other Contracting Party.

c) The word “or” when used between points in Route Schedule “II” shall mean that any one of those points may be served, but not on the same service.

d) “One point in the Arabian Gulf” in Route Schedule “II” means that the designated airline of Switzerland may select one of the following points for all its services:

Abadan,
Bahrain,
Doha.

e) “A point in Switzerland” in Route Schedule “I” means that the designated airline of Kuwait can exercise traffic rights at two points in Switzerland, but not more than one point shall be served on the same service.

MODIFICATION OF THE ANNEX TO THE AGREEMENT OF 24 JANUARY 1968 BETWEEN SWITZERLAND AND KUWAIT RELATING TO REGULAR AIR TRANSPORT¹

The following modification was agreed upon between the Parties on 13 September 1978 and came into force on 9 October 1978 by an exchange of notes:

ROUTE SCHEDULES

1

Routes on which air services may be operated by the designated airline of Switzerland

Points in Switzerland — Athens — Istanbul — a point in Cyprus — Kuwait — one point on the Arabian Gulf, in both directions.

2

Routes on which air services may be operated by the designated airline of Kuwait

Kuwait — Cairo — Athens — Rome — two points in Switzerland — one point in Europe, in both directions.

NOTES

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

b) Points on any of the specified routes need not necessarily be served in the order in which they are specified, provided that the service in question is flown on a somewhat direct route.

¹ See p. 88 of this volume.

MODIFICATION DE L'ANNEXE À L'ACCORD DU 24 JANVIER 1968 ENTRE LA SUISSE ET LE KOWEÏT RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS¹

La modification suivante a été convenue entre les Parties le 13 septembre 1978 et est entrée en vigueur le 9 octobre 1978 par un échange de notes :

[TRADUCTION² — TRANSLATION³]

ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

I

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

Points en Suisse — Athènes — Istanbul — un point à Chypre — Koweït — un point du Golfe Arabe, dans les deux directions.

II

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par Koweït peut exploiter des services aériens

Koweït — Le Caire — Athènes — Rome — deux points en Suisse — un point en Europe, dans les deux directions.

NOTES

a. 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.

b. 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.

¹ Voir p. 74 du présent volume.

² Traduction fournie par le Gouvernement suisse.

³ Translation supplied by the Government of Switzerland.

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

d) Each designated airline may serve points not mentioned on condition that no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.

e) "One point in the Arabian Gulf" in Route Schedule I means that the designated airline of Switzerland may select one of the following points for each of its services:

Abadan
Bahrain
Doha.

f) "One point in Europe" in Route Schedule "II" means that the designated airline of Kuwait may select one of the following points for each of its services:

Amsterdam
Copenhagen
Paris.

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

d. 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.

e. Dans le tableau de routes I, l'expression «un point du Golfe Arabe» signifie que l'entreprise désignée par la Suisse peut choisir l'un des points suivants pour chacun de ses services :

Abadan
Bahrain
Doha.

f. Dans le tableau de routes II, l'expression «un point en Europe» signifie que l'entreprise désignée par Koweït peut choisir l'un des points suivants pour chacun de ses services :

Amsterdam
Copenhague
Paris.

No. 17875

**SWITZERLAND
and
MALTA**

**Agreement relating to regular air transport (with annex).
Signed at Valletta on 4 October 1977**

Authentic texts: French and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**SUISSE
et
MALTE**

**Accord relatif au transport aérien régulier (avec annexe).
Signé à La Valette le 4 octobre 1977**

Textes authentiques : français et anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet
1979.*

ACCORD¹ ENTRE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LA RÉPUBLIQUE DE MALTE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIER

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République de Malte,
Considérant que la Suisse et Malte sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

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

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens réguliers,

Ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article premier. 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;

b. L'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'air et, en ce qui concerne Malte, le Ministère responsable de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;

c. 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;

d. 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. Sont toutefois exclues les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

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 prévoie expressément.

Article 2. 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 du présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services internationaux :

a. Du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;

b. Du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 4 octobre 1977, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 28 décembre 1978, 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 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, et vol. 1008, p. 213.

c. Du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

3. Aucune disposition du présent article ne confèrera 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. 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 de deux Parties Contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes 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 ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue 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 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve que la plus grande partie 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. 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. 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. Cette entreprise ne peut pas prouver que la plus grande partie de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b. Cette entreprise ne s'est pas conformée aux 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. 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 et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

Article 5. 1. Les entreprises des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise de chaque Partie Contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie Contractante afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière entreprise assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties Contractantes seront en rapport étroit avec les besoins de transport du public sur les routes spécifiées et auront pour objet essentiel d'offrir, à un coefficient de chargement raisonnable, une capacité adaptée aux besoins courants et raisonnablement prévisibles pour le transport des passagers, des marchandises et des envois postaux en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise.

4. L'offre pour le transport des passagers, des marchandises et des envois postaux à destination et en provenance de points dans des pays tiers, dans la mesure où il est prévu dans les tableaux de routes, sera faite conformément aux principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

- a. Aux besoins du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- b. Aux besoins du trafic des régions traversées par l'entreprise, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises des Etats situés dans ces régions; et
- c. Aux besoins d'exploitation des lignes long-courriers.

Article 6. 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 les tabacs, seront exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que de tels équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

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 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.

tante 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. Les passagers, bagages et marchandises en transit 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 droits de douane et des autres taxes similaires.

Article 8. 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. 1. Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas 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 pas 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. Dans le cadre de leur activité commerciale, le principe de la réciprocité prévaudra.

Article 10. 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 où ils sont en vigueur, reconnus valables par l'autre Partie Contractante.

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 en faveur de ceux-ci par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

Article 11. 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, réaliser cet accord en recourant à 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 des Parties Contractantes au moins trente 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 à compter de la date de 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 à partir du moment où il est manifestement établi que les entreprises désignées n'ont pu 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 l'arbitrage prévu 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. 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 qu'elle veut effectuer en dehors des horaires approuvés (vols supplémentaires). En règle générale, une telle demande sera faite au moins deux jours avant le début dudit vol.

Article 13. 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, cet accord spécial sera applicable.

Article 14. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se communiqueront, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au volume du trafic transporté sur les services convenus.

Article 15. 1. Chaque Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques pourront, à tout moment, 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 à compter de la date de réception de la demande.

Article 16. 1. Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral composé de trois membres.

2. A cet effet, chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un troisième arbitre, ressortissant d'un Etat tiers, comme président. Si, dans un délai de deux mois à partir du jour où l'une des Parties Contractantes a désigné un arbitre, l'autre Partie Contractante n'a pas désigné le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les arbitres ainsi désignés ne se sont pas mis d'accord sur le choix du président, chaque Partie Contractante pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure et décidera de la répartition des frais résultant de cette procédure.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

Article 17. Le présent Accord et tout amendement éventuel seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Le présent Accord sera mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 19. 1. 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.

2. La dénonciation aura effet au terme de la période d'horaire pendant laquelle un délai de douze mois se sera écoulé, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

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

Article 20. 1. Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature. Il entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié 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 notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles précitées.

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 La Valette le 4 octobre 1977 en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Conseil fédéral suisse :

W. GULDIMANN

Pour le Gouvernement
de la République de Malte :

P. ATTARD

ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

TABLEAU I

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par la Suisse :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Suisse</i>	<i>Points au-delà de Malte</i>
Points en Suisse		Malte	Un point en Afrique*

TABLEAU II

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par Malte :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Suisse</i>	<i>Points au-delà de la Suisse</i>
Malte		Bâle ou Genève ou Zurich	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 dans lequel ils sont énumérés, à la condition que chaque service soit exploité sur une route raisonnablement directe.

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

* Sous réserve de l'accord des autorités aéronautiques.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE SWISS CONFEDERATION AND THE REPUBLIC OF MALTA RELATING TO REGULAR AIR TRANS- PORT

The Swiss Federal Council and the Government of the Republic of Malta,

Considering that Switzerland and Malta are Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944,²

Desiring to develop international co-operation in the field of air transport, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing regular air services,

Have appointed plenipotentiaries who, duly authorized to that effect, have agreed as follows:

Article 1. 1. For the purpose of the present Agreement and its annex:

a. The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944.

b. The term “aeronautical authorities” means, in the case of Switzerland, the Federal Air Office and, in the case of Malta, the Ministry responsible for Civil Aviation, or in both cases any person or body authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities.

c. The term “designated airline” means an airline which one Contracting Party has designated, in accordance with article 3 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services.

d. The term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The annex forms an integral part of the present Agreement, and all references to the Agreement shall include the annex unless explicitly agreed otherwise.

Article 2. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, for the purpose of establishing air services on the routes specified in the schedules of the annex to the present Agreement. Such services and routes are hereafter called “the agreed services” and “the specified routes”.

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

a. The right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b. The right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

¹ Applied provisionally on 4 October 1977, the date of the signature, and came into force definitively on 28 December 1978, the date on which the Contracting Parties notified each other of the fulfilment of their constitutional formalities, 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, and vol. 1008, p. 213.

c. The right to take up and set down in the said territory at the points specified in the Annex international traffic in passengers, cargo and mail.

3. Nothing in paragraphs 1 and 2 of this article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

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 by virtue of a written notification between aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. The aeronautical authorities of the Contracting Parties which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, 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 not to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise by the designated airline of the rights specified in article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the majority part of the ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. 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 tariffs established in accordance with the provisions of article 11 of the present Agreement are in force.

Article 4. 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 the present 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. The said airline has not proved that the majority part of its ownership and effective control are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or
- b. The said airline has failed to comply with the laws or 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 the present Agreement.

2. Unless revocation, suspension or imposition of the conditions provided for under paragraph 1 of this article is essential immediately to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. 1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail to and from points in third countries, if provided in the route schedules, 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 6. 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, carried on board such aircraft shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from all customs duties, inspections fees and other duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the services rendered:

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

Article 8. 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. 1. Each Contracting Party undertakes not to grant any preferences 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 in article 8 of the 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 have to be paid by national aircraft operating on scheduled international services.

3. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain representation in the territory of the other Contracting Party. Such representation may include commercial, operational and technical staff. With regard to the range of their commercial activities the principle of reciprocity shall apply.

Article 10. 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 over 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 11. 1. The tariffs to be applied by each designated airline in connexion with any transportation to and 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 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. The designated airlines shall, wherever possible, reach such agreement through 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 Contracting Parties at least thirty 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 within thirty days of the date of the submission of the tariffs neither of the aeronautical authorities notifies to the other aeronautical authorities its disapproval 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 of both Contracting Parties shall endeavour to determine the tariffs by mutual agreement. When it is obvious that the designated airlines cannot agree upon the tariffs or the aeronautical authorities of one Contracting Party have notified to the aeronautical authorities of the other Contracting Party their disapproval of the tariffs, negotiations with a view to reach an agreement shall begin within thirty days.

5. In default of agreement the dispute shall be submitted to arbitration as 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 the present Agreement but no longer than twelve months from the day of disapproval by the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties.

Article 12. 1. Not later than thirty days prior to the operation of the agreed services the envisaged time-table shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. If the designated airline of one Contracting Party wishes to operate flights outside the approved time-table (extra section flights/supplementary flights) it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two working-days before operating such flights.

Article 13. 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 realised in its territory with regard to 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 apply.

Article 14. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the amount of traffic carried on the agreed services.

Article 15. 1. Each Contracting Party or its aeronautical authorities may, at any time, request consultation with the other Contracting Party or with its aeronautical authorities.

2. Consultations requested by one of the Contracting Parties or their aeronautical authorities shall begin within sixty days of the date of receipt of the request.

Article 16. 1. Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, which cannot be settled by direct negotiations or through diplomatic channels, shall, on the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal composed of three members.

2. In such a case, each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a third arbitrator, national of a third State, as president. If within two months from the date one of the Contracting Parties has nominated an arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own, or, if within the month following the nomination of the second arbitrator, the arbitrators so nominated have not agreed on the appointment of the president, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to proceed with the necessary nominations.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the distribution of the cost of the procedure.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of this article.

Article 17. The present Agreement and any modification thereof shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18. The present Agreement shall be deemed to be amended so as to be in accordance with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 19. 1. Each Contracting Party may at any time notify to the other Contracting Party its decision to terminate the present Agreement; such notification shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. The notice of termination shall become effective at the end of the time-table period during which twelve months will have elapsed, unless it is withdrawn by mutual agreement before this period expires.

3. In default of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notification shall be deemed to have been received fourteen days after the date on which the International Civil Aviation Organization will have received communication thereof.

Article 20. 1. The present Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature; it shall enter into force when the Contracting Parties will have reciprocally notified the fulfilment of their constitutional formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

2. Any modification of the present Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature and enter into force when the two Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their above-mentioned constitutional procedures.

3. Modifications to the Annex of the present Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date of its signature and 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 the present Agreement.

DONE at [Valletta] in duplicate this [4th day of October 1977] in the English and the French languages, both texts being equally authentic.

For the Swiss Federal Council:

[W. GULDIMANN]

For the Government
of the Republic of Malta:

[P. ATTARD]

ANNEX

ROUTE SCHEDULES

ROUTE SCHEDULE I

Routes on which air services may be operated by the designated airline of Switzerland

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Malta</i>	<i>Points beyond Malta</i>
Points in Switzerland	—	Malta	One point in Africa*

ROUTE SCHEDULE II

Routes on which air services may be operated by the designated airline of Malta

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Switzerland</i>	<i>Points beyond Switzerland</i>
Malta	—	Basel or Geneva or Zurich	One point in Europe*

NOTES

1. Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights.
2. Points on any of the specified routes need not necessarily be served in the order in which they are specified, provided that each service is flown on a reasonably direct route.
3. Each designated airline may terminate any of its agreed services in the territory of the other Contracting Party.

* Subject to agreement between the aeronautical authorities.

No. 17876

**SWITZERLAND
and
YUGOSLAVIA**

**Agreement relating to airline traffic (with annex).
Signed at Belgrade on 26 October 1977**

Authentic text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**SUISSE
et
YOUUGOSLAVIE**

**Accord relatif au trafic aérien de lignes (avec annexe). Signé
à Belgrade le 26 octobre 1977**

Texte authentique : français.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet
1979.*

ACCORD¹ ENTRE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE FÉDÉRATIVE DE YOUGOSLAVIE RELATIF AU TRAFIC AÉRIEN DE LIGNES

La Suisse et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie,
Étant 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 Socialiste Fédérative de Yougoslavie 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;

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 Socialiste Fédérative de Yougoslavie, le Comité fédéral des transports et communications, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;

c. 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;

d. 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.

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».

¹ Entré en vigueur le 21 novembre 1978, dès que les Parties contractantes s'étaient notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives, conformément au paragraphe 1 de l'article 20.

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, et vol. 1008, p. 213.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services aériens internationaux :

- a. Du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. Du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. Du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

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, en ce qui concerne la Suisse, elle ne possède pas la preuve que la propriété sociale et le contrôle effectif appartiennent à l'Organisation de travail associée du domaine des transports aériens qui est désignée comme entreprise exploitant les services convenus et, en ce qui concerne la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée par la Suisse appartiennent à cette Partie Contractante ou à des ressortissants de celle-ci.

5. 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. En ce qui concerne la Suisse, elle ne possède pas la preuve que la propriété sociale et le contrôle effectif appartiennent à l'Organisation de travail associée du domaine des transports aériens qui est désignée comme entreprise exploitant les services convenus et, en ce qui concerne la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée par la Suisse appartiennent à cette Partie Contractante 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 généraux 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 DOUANES ET D'AUTRES TAXES

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 les tabacs, 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, si c'est nécessaire, 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 DU 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 pas 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.

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 ou des autres autorités compétentes 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 ou des autres autorités compétentes 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 ou les autres autorités compétentes d'une Partie Contractante, lesdites autorités 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 ou les autres autorités compétentes d'une Partie Contractante auront notifié auxdites autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur non-approbation concernant les tarifs.

5. Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques ou les autres autorités compétentes de l'une des Parties Contractantes auront 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 accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer, au taux officiel, des excédents de recettes réalisés par ladite entreprise sur le territoire de la première Partie Contractante en raison du transport des passagers, des marchandises et des envois postaux conformément à la réglementation en vigueur de chaque Partie Contractante.

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

1. Les différends entre les Parties Contractantes relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, qui ne pourraient être éliminés par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, seront soumis, à la requête de l'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

2. A cet effet, chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux mois après que l'une des Parties Contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie Contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires. Si celui-ci est ressortissant de l'une des Parties Contractantes, le Vice-Président du Conseil qui est ressortissant d'un Etat tiers sera sollicité de procéder à la nomination des arbitres ci-dessus mentionnés.

3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure. Chaque Partie Contractante se chargera des frais de l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres frais de l'arbitrage seront supportés à parts égales par les Parties Contractantes.

4. Les Parties Contractantes se conformeront à toute décision rendue en vertu du présent article.

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 entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

2. A la date d'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord entre la Suisse et la République populaire fédérative de Yougoslavie, signé à Belgrade le 28 mai 1953¹, ainsi que l'Echange de notes fait à Belgrade à la même date deviendront caducs.

3. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles.

4. Des modifications de l'annexe pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles 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 Belgrade, le 26 octobre 1977 en double exemplaire, en langue française.

Pour le Conseil fédéral suisse :

H. HESS

Pour le Gouvernement de la République
Socialiste Fédérative de Yougoslavie :

M. SLJIVAR

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 232, p. 45.

ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

I

Routes sur lesquelles des services aériens pourront être exploités dans les deux directions par l'entreprise désignée par la Suisse

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Yougoslavie</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Suisse	Vienne	Belgrade	Sofia
	Salzbourg	Zagreb	Bucarest
	Klagenfurt	Ljubljana	Istanbul
	Graz	Dubrovnik	Ankara
	Innsbruck		Tel Aviv
	Venise		Damas
	Milan		Bagdad
			Téhéran
			Abu Dhabi
			Dubai
			Dhahran
			Le Caire
			Khartoum
			Nairobi

II

Routes sur lesquelles des services aériens pourront être exploités dans les deux directions par l'entreprise désignée par la Yougoslavie

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Suisse</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Yougoslavie	Vienne	Zurich	Francfort
	Salzbourg	Genève	Copenhague
	Klagenfurt	Bâle	Stockholm
	Graz		Oslo
	Innsbruck		Paris
	Venise		Bruxelles
	Milan		Amsterdam
			Londres
			Madrid
			Barcelone
			Lisbonne

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.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE SWISS CONFEDERATION AND THE SOCIALIST FEDERAL REPUBLIC OF YUGOSLAVIA RELATING TO AIRLINE TRAFFIC

Switzerland and the Socialist Federal Republic of Yugoslavia,
Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,²

With a view to developing international co-operation in the field of air transport, and

With a view to creating the necessary bases for establishing scheduled air service,

The Swiss Federal Council and the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia have appointed their plenipotentiaries, duly authorized thereto, who 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.

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of Switzerland, the Federal Air Office, and in the case of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, The Federal Transport and Communications Committee, or, in both cases, any person or agency authorized to exercise the functions at present assigned to the said authorities.

(c) The term "designated airline" means an airline which one of the Contracting Parties has designated, in accordance with article 3 of this Agreement, for the operation of the agreed air services.

(d) The term "tariff" means the prices which must be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo, and the conditions under which they apply, including commissions and other additional remuneration for the issue or sale of traffic documents, except for remuneration and conditions relating to the carriage of mail.

2. The annex to this Agreement is an integral part thereof. Any reference to the Agreement likewise pertains to the annex, unless otherwise specifically stated.

Article 2. TRAFFIC RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement with a view to establishing air services on the routes specified in the tables contained in the annex. These services and routes are hereinafter referred as "agreed services" and "specified routes".

¹ Came into force on 21 November 1978, upon notification by the Contracting Parties of the completion of their respective constitutional formalities, 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, and vol. 1008, p. 213.

2. Subject to the provisions of this Agreement, in the operation of international air service the designated airline of each Contracting Party shall enjoy:

- (a) The right to fly over the territory of the other Contracting Party, without landing in it;
- (b) The right to make stops for non-traffic purposes in the said territory;
- (c) The right to uplift and put down passengers, cargo and mail in international traffic in the said territory, at the points specified in the annex.

3. Nothing in this article shall confer on the designated airline of a Contracting Party the right to take up, for valuable consideration, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo or mail destined for another point within the territory of such other Contracting Party.

Article 3. DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline to operate the agreed services. Such designation shall form the subject of a written notification between the aeronautical authorities of the two 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 without delay grant the necessary operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party.

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization provided for 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, whenever, as relates to Switzerland, it is not satisfied that the ownership and effective control of the company are vested in the Basic Organization of Associated Labour in the Field of Air Traffic, which is designated as the airline operating the agreed services, and, as relates to the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline designated by Switzerland is vested in Switzerland or Swiss nationals.

5. Upon receipt of the operating authorization provided for in paragraph 2 of this article, the designated airline may at any time begin operating any agreed service, 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) As relates to Switzerland, it is not satisfied that the ownership of the company and effective control are vested in the Basic Organization of Associated Labour in the Field of Air Traffic which is designated as the airline operating the agreed services and, as relates to the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, it is not

- satisfied that substantial ownership and effective control of the airline designated by Switzerland are vested in Switzerland or Swiss nationals, or if
- (b) The airline has failed to observe or has seriously neglected the laws and regulations of the Contracting Party which granted such rights, or if
 - (c) The airline fails to operate the agreed services in the manner prescribed in this Agreement.

2. Such a right may be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless the revocation, suspension or imposition of conditions referred to in paragraph 1 of this article is imperative in order to prevent further infringements of the laws and regulations.

Article 5. PRESCRIPTIONS CONCERNING CAPACITY

1. The designated airlines shall have the benefit of equal and equitable opportunities for operating the agreed services between the territories of the Contracting Parties.

2. 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 latter airline's services.

3. The capacity provided by the designated airlines shall be related to traffic requirements.

4. The agreed services shall have as their primary objectives the provision of capacity corresponding to traffic requirements between the territory of the Contracting Party which designated the airline and the points served on the specified routes.

5. The right of each of the designated airlines to provide transportation in international traffic between the territory of the other Contracting Party and the territories of third-party countries shall be exercised in accordance with the general principles of normal development affirmed by the two Contracting Parties, with the proviso that the capacity shall be related to:

- (a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) The traffic requirements of the areas traversed, taking into account local and regional services;
- (c) The requirements of economic operation of the agreed services.

Article 6. EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND OTHER TAXES

1. Aircraft operated in international service by the designated airline of a Contracting Party, as well as their regular equipment and their fuel, lubricants and other stores, including food, beverages and tobacco, shall be exempt, upon entering the territory of the other Contracting Party, from all duties or taxes, provided that such equipment and stores remain aboard the aircraft until they are re-exported.

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

- (a) 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 in international service by the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) Spare parts and regular aircraft equipment imported into the territory of one of the Contracting Parties for the maintenance or repair of aircraft operated in international service;

(c) Fuel and lubricants destined to supply aircraft operated in international service by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey made over the territory of the Contracting Party in which they have been taken on board.

3. Regular aircraft equipment and products and stores existing on board aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the consent of the customs authorities of such territory. In such cases they may be placed under the supervision of the said authorities until such time as they are re-exported or have been assigned another destination in accordance with customs regulations.

Article 7. DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, if necessary, to a very simplified control, at most. 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, in its territory, the entry and departure of aircraft assigned to 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, in its territory, the entry, sojourn and departure of passengers, crews, baggage, cargo or mail, such as those pertaining to the formalities of entry, exit, emigration and immigration, customs and sanitary measures, shall apply to the passengers, crews, 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 give preference to its own airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations mentioned in article 8 of this Agreement.

2. For the use of airports and other facilities made available by one Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall not be required to pay charges greater than those payable in the case of national aircraft assigned to scheduled international service.

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

Article 10. RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flight over its own territory, certificates of competency and licences issued 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 must apply in connection with transport 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 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 same route. In so far as possible, the designated airlines shall, for this purpose, apply the procedure for the fixing of tariffs established by the international agency which formulates proposals in this respect.

3. The tariffs thus fixed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities or other competent authorities of the other Contracting Party at least 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. If neither of the aeronautical authorities or other competent authorities gives notice of its non-approval within a period of 30 days from submission, these tariffs shall be considered approved.

4. If the designated airlines are unable to reach agreement, or if the tariffs are not approved by the aeronautical authorities or other competent authorities of a Contracting Party, the said authorities shall endeavour to fix the tariffs by mutual consent. Such negotiations shall commence within a period of 30 days after it is manifestly established that the designated airlines are unable to reach an agreement or after the aeronautical authorities or other competent authorities of one Contracting Party have notified the said aeronautical authorities of the other Contracting Party of their non-approval of the tariffs.

5. Tariffs already established shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, but for not more than 12 months from the date on which the aeronautical authorities or other competent authorities of one of the Contracting Parties refuse to give their approval.

Article 12. TIMETABLES AND ADDITIONAL FLIGHTS

1. The designated airline of a Contracting Party shall submit its timetables to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least 30 days before the agreed services are put into operation. The same regulation shall likewise apply to any subsequent change in timetable.

2. The designated airline of a Contracting Party must request the authorization of the aeronautical authorities of the other Contracting Party for additional flights which it wishes to make on agreed services outside of the approved timetables. As a general rule, such a request shall be made at least two working-days before the beginning of the flight.

Article 13. TRANSFER OF REVENUE

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer, at the official rate, excess revenue accruing to the said airline in the territory of the first Contracting Party from the carriage of passengers, cargo and mail in accordance with the regulations of each Contracting Party which are in force.

Article 14. STATISTICS

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall supply each other, upon 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 a Contracting Party or its aeronautical authorities shall begin within a period of 60 days from the receipt of the request.

Article 16. SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Disputes between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be eliminated by way of direct negotiations or through the diplomatic channel shall be referred to an arbitral tribunal at the request of either of the Contracting Parties.

2. For this purpose, each of the Contracting Parties shall appoint an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a chairman, who shall be a national of a third State. If, within a period of two months after one of the Contracting Parties has appointed its arbitrator, the other Contracting Party does not designate its own, or if the two arbitrators do not agree on the choice of a chairman during the month following the appointment of the second arbitrator, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the latter is a national of either of the Contracting Parties, the Vice-President of the Council, provided that he is a national of a third State, shall be requested to appoint the arbitrators referred to above.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure. Each Contracting Party shall defray the costs of the arbitrator which it has appointed. Other arbitration costs shall be borne equally by the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties shall comply with any award handed down in this article.

Article 17. REGISTRATION

This Agreement and subsequent amendments thereto 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 becomes binding on the two Contracting Parties.

Article 19. DENUNCIATION

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

2. The denunciation shall take effect at the end of a timetable period, provided that 12 months shall have elapsed following the receipt of the denunciation. The denunciation may, however, be withdrawn by mutual consent before the end of such period.

3. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the denunciation shall be deemed to have been received by it 14 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 enter into force when the Contracting Parties notify each other of the fulfilment of their constitutional formalities concerning the conclusion and entry into force of international agreements.

2. As of the date of entry into force of this Agreement, the Agreement between Switzerland and the Federal People's Republic of Yugoslavia, signed at Belgrade on 28 May 1953,¹ as well as the exchange of notes made in Belgrade on the same date, shall cease to be in force.

3. Any amendment to this Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties notify each other of the fulfilment of the constitutional formalities.

4. Amendments to the annex may be agreed upon directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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

DONE at Belgrade, on 26 October 1977, in duplicate in the French language.

For the Swiss Federal Council:

H. HESS

For the Government of the Socialist
Federal Republic of Yugoslavia:

M. SLJIVAR

ANNEX

ROUTE SCHEDULES

I

*Routes on which air service may be operated in both directions
by the airline designated by Switzerland*

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Yugoslavia</i>	<i>Points beyond</i>
Points in Switzerland	Vienna Salzburg Klagenfurt Graz Innsbruck Venice Milan	Belgrade Zagreb Ljubljana Dubrovnik	Sofia Bucharest Istanbul Ankara Tel Aviv Damascus Baghdad Tehran Abu Dhabi Dubai Az Zahran Cairo Khartoum Nairobi

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 232, p. 45.

II

*Routes on which air service may be operated in both directions
by the airline designated by Yugoslavia*

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Switzerland</i>	<i>Points beyond</i>
Points in Yugoslavia	Vienna Salzburg Klagenfurt Graz Innsbruck Venice Milan	Zurich Geneva Basel	Frankfurt Copenhagen Stockholm Oslo Paris Brussels Amsterdam London Madrid Barcelona Lisbon

NOTES

1. Points on the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on all or some flights.
2. Points on the specified routes need not be served in the order indicated, provided that the service in question is operated on a route that is to a certain extent direct.
3. Each designated airline may terminate any agreed service in the territory of the other Contracting Party.
4. Each designated airline may serve points not mentioned, provided that no traffic rights are exercised between such points and the territory of the other Contracting Party.

No. 17877

**NETHERLANDS
and
KUWAIT**

**Agreement relating to air services (with schedule). Signed at
Kuwait on 7 January 1973**

Authentic texts: English, Arabic and Dutch.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**PAYS-BAS
et
KOWEÏT**

**Accord relatif aux services aériens (avec tableau). Signé à
Koweït le 7 janvier 1973**

Textes authentiques : anglais, arabe et néerlandais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet
1979.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE STATE OF KUWAIT RELATING TO AIR SERVICES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the State of Kuwait, hereinafter described as the Contracting Parties,

Desiring to foster the development of air services between the Kingdom of the Netherlands and the State of Kuwait and to promote in the greatest measure international co-operation in this field;

Desiring to apply to these services the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944,² have agreed as follows:

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

a) “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;

b) The term “aeronautical authorities” shall mean in the case of the State of Kuwait, the Director General of Civil Aviation; in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Director General of Civil Aviation, or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;

c) 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 the agreed air services on the routes specified in accordance with paragraph 1 of article 2 of the present Agreement;

d) 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;

e) “Schedule” means the Schedule to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 3 of article 12 of this Agreement. The Schedule forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

Article 2. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the Schedule thereto (hereinafter called “agreed services” and “specified routes” respectively).

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

¹ Came into force on 18 November 1976, the date when the Contracting Parties notified each other by an exchange of diplomatic notes of the completion of their constitutional procedures, in accordance with article 17 (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, and vol. 1008, p. 213.

- 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 point or points specified for that route in the Schedule for the purpose of discharging and of taking on international traffic in passengers, mail and cargo.

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

- a) The Contracting Party to whom the rights specified in paragraph 2 of article 2 have been granted, has designated an airline in writing, and
- b) The Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline to initiate the air services.

2. The Contracting Party granting these rights shall, subject to provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, give without undue delay the said authorization to operate the agreed air services, provided that a tariff in respect of the agreed services shall have been established in accordance with the provisions of article 10 of the present Agreement.

3. The airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party may withhold the exercise of the privileges provided for in article 2 of the present Agreement from an 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 the Contracting Party designating the airline or in its nationals or Corporations.

Article 4. 1. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by the designated airline of the privileges specified in article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by that airline of those privileges where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is considered necessary to prevent further infringement of laws or regulations or is in the interest of aviation safety, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

2. In the event of action by one Contracting Party under this article, the rights of the other Contracting Party shall not be prejudiced.

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 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 custom duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of each 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 those 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 those materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 7. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 8. 1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate air services on any route specified in accordance with paragraph 1 of article 2 of the present Agreement.

2. In the operation of agreed air services on the routes specified in accordance with paragraph 1 of article 2 of the present Agreement, the designated airline of either Contracting Party shall take into account 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 whole routes or parts thereof.

3. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo, originating from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of the designated airline of either Contracting Party to embark or to disembark at the point in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall be in accordance with the principles that such traffic will be of a supplementary character and capacity shall be related to:

- a) Traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airline and the points on the specified routes;
- b) Traffic requirements of the areas 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 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 1 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 as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with paragraph 1 of article 2 of the present Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried.

Article 10. 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 on the various routes (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 shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation when necessary with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, wherever 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 and shall be submitted to those authorities at least 30 days prior to the proposed date of introduction of these tariffs.

3. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

4. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 2 of this article or on the determination of any tariff under paragraph 3, the matter shall be referred to the Contracting Parties for settlement in accordance with the provisions of article 13 of the present Agreement.

5. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this article, the tariffs already in force shall prevail. Nevertheless a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than 12 months after the date on which it otherwise would have expired.

Article 11. Either Contracting Party undertakes to grant the other Contracting Party free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Contracting Party. Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that special agreement shall apply.

Article 12. 1. Exchange of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close coopera-

tion and agreement in all matters pertaining to the application of the present Agreement.

2. Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement. Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date of receipt of such request. Any amendments to the present Agreement agreed to as a result of such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

3. If the amendment relates only to the Schedule, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, the agreed amendments shall come into force as soon as they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 13. 1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach within 60 days a settlement by negotiations they shall refer the dispute for decision to an arbitration tribunal. The arbitration tribunal shall be composed as follows:

- a) Each Contracting Party shall nominate an arbitrator; if one Contracting Party fails to nominate its arbitrator, such arbitrator shall be nominated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization at the request of the other Contracting Party.
- b) The third arbitrator, who shall be a national of a third State and who shall preside the arbitral tribunal, shall be nominated either
 - i) By agreement between the two arbitrators nominated in accordance with sub-paragraph 2 a) of this article; or
 - ii) If within 60 days these two arbitrators do not so agree, by appointment of the President of the Council of the International Civil Aviation Organization by the request of either Contracting Party.

3. 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 or agreement accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention or agreement 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 or agreement shall take place in accordance with paragraph 2 of article 12 of the present Agreement.

Article 15. Either Contracting Party may at any time notify the other of its decision to terminate the present Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt

by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiry of the period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of its copy.

Article 16. The present Agreement, the Schedule and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17. 1. The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in compliance with its Constitutional procedure and shall enter into force on the day of the exchange of diplomatic notes confirming such approval.

2. As regards the Kingdom of the Netherlands, the present Agreement shall be applicable to the Kingdom in Europe only.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being authorized by their respective Governments, have signed at Kuwait this seventh day of January 1973 the present Agreement, in two originals, each in English, Arabic and Netherlands languages, the three texts being equally authentic. The English text shall prevail in the event of any disagreement as to the meaning or interpretation of any clause in the present Agreement.

For the Kingdom of the Netherlands:

[Signed]

D. M. SCHORER
Chargé d'affaires, a.i.

For the State of Kuwait

[Signed]

ABDULLAH AHMAD AL-SAMHAN
Director-General of Civil Aviation

SCHEDULE

I. *Routes to be operated by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands*

Points in Netherlands—any two intermediate points in Europe including Turkey—Kuwait—points situated beyond Pakistan and India.

II. *Routes to be operated by the designated airline of the State of Kuwait*

Kuwait—any three intermediate points of which two are situated in Europe—Amsterdam—and points beyond.

NOTES

a) Under the above-mentioned route descriptions, different services may be operated simultaneously via different intermediate points.

b) Points on the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.

الجدول

- ١ - الطرق المحددة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل مملكة هولندا : -
نقاط في هولندا - أي نقطتين متوسطتين في أوروبا بما في ذلك تركيا - الكويت -
نقاط تقع ما وراء الباكستان والهند •
- ٢ - الطرق المحددة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل دولة الكويت : -
الكويت - أي ثلاث نقاط متوسطة اثنتان منها تقع في أوروبا - أمستردام -
نقاط فيما وراءها •

ملاحظات ١ -

- (أ) في حدود تفاصيل الطرق المذكورة عالياً يمكن تشغيل خدمات مختلفة عبر نقاط متوسطة
مختلفة في نفس الوقت •
- (ب) بناءً على رغبة مؤسسات النقل الجوي المعنية يمكن إلغاء الهبوط في نقاط على الطرق
المعينة على أي أو كل الرحلات •

المادة الخامسة عشرة

لأى من الطرفين المتعاقدين الحق في أن يبلغ الطرف المتعاقد الآخر في أى وقت وبغية
في انتهاء الاتفاق الحالي على أن ترسل نسخة من هذا التبليغ في نفس الوقت الذى المنظمة
العالمية للطيران المدني ، وفي هذه الحالة يتهمى العمل بالاتفاق الحالي بعد انقضاء اثني عشر
شهرا من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للتبليغ الا اذا جرى سحب هذا التبليغ بالاتفاق بين
الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المهلة . وفي حالة عدم اقرار الطرف المتعاقد الآخر باستلام
التبليغ يعتبر في حكم المبلغ به بعد مضي أربعة عشر يوما من تاريخ استلام المنظمة العالمية للطيران
المدني نسختها من التبليغ .

المادة السادسة عشرة

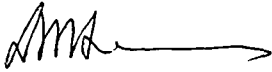
يسجل الاتفاق الحالي وجدول الطرق وأى تعديلات تدخل عليها لدى المنظمة
العالمية للطيران المدني .

المادة السابعة عشرة

- ١ — يصدق كل من الطرفين المتعاقدين على الاتفاق الحالي كل وفق اجراءاته الدستورية
ويصبح الاتفاق سارى المفعول من تاريخ تبادل المذكرات الدبلوماسية الدالة على هذا
التصديق .
- ٢ — فيما يتعلق بملكة هولندا يطبق الاتفاق الحالي بالنسبة للملكة في أوروبا فقط .

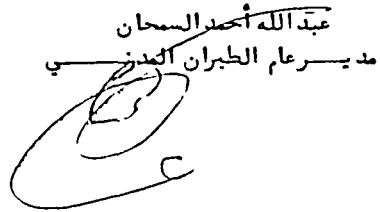
واثباتا لذلك ، وقع المندوبون المفوضون من حكوماتهم على هذا الاتفاق في مدينة
الكويت في يوم ٧ كانون ثاني (يناير) عام ١٩٧٣ ، الذى عمل من نسختين من كل من
اللغات العربية والالمانية والانجليزية ، ولكل من هذه النصوص باللغات الثلاث حجبية متساوية ،
ولذا حدث أى خلاف بشأن معنى أو تفسير أى نص من نصوص هذا الاتفاق تكون الحجبية
للنص الانجليزي .

عن حكومة
الملكة الهولندية



جنخبر ديفيد سخور
القائم بالأعمال بالنيابة بسفارة ملكة هولندا
لدى دولة الكويت

عن حكومة
دولة الكويت

عبدالله أحمد السحان
مدير عام الطيران المدني


الخاصة به وتصح سارية المفعول من تاريخ تبادل المذكرات الدبلوماسية التي توضح هذه المواقفة .

٣) تجرى المشاورات فيما بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين اذا ما كانت تتعلق بالجدول فقط وعند ما تتفق هذه السلطات على جدول جديد ومعدل فان التعديلات المتفق عليها تصح سارية المفعول حالما يتم تبادل مذكرات دبلوماسية تثبت ذلك .

المادة الثالثة عشرة

١ - اذا ما نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين فيما يختص بتفسير أو تطبيق الاتفاق الحالي فعلى الطرفين المتعاقدين أن يبذلا جهدهما أولا لانهاية بالمفاوضات فيما بينهم .

٢ - اذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل الى انهاء الخلاف بالمفاوضات في خلال ستين يوما وجب عليهما احالة موضع الخلاف الى هيئة تحكيم للفصل فيه . ويجرى تشكيل هيئة التحكيم على النحو التالي : -

أ - يقوم كل طرف متعاقد بتعيين أحد المحكمين فاذا فشل أحد الطرفين في تعيين المحكم الخاص به وجب على رئيس مجلس منظمة الطيران المدني العالمية تعيينه بناء على طلب الطرف المتعاقد الاخر .

ب - المحكم الثالث الذي يجب أن يكون من مواطني دولة ثالثة وسوف يتولى رئاسة هيئة التحكيم يجري تعيينه بأحد الطريقتين : -

١) بالاتفاق ما بين المحكمين اللذين جرى تعيينهما طبقا للفترة الفورية * أ * مسن الفقرة الرئيسية * الثانية * من هذه المادة . أو

٢) اذا لم يتفق هذان المحكمان على تعيينه خلال ستين يوما يجري تعيينه بواسطة رئيس مجلس منظمة الطيران المدني العالمية بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين .

٣- تتخذ هيئة التحكيم قراراتها بناء على أغلبية الأصوات وتكون هذه القرارات ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين . ويتحمل كل طرف متعاقد مصاريف العضو التابع له وكذلك تكاليف تمثيلها في اجراءات التحكيم . أما مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأية تكاليف أخرى فانه يجري تحميلها لكلا الطرفين المتعاقدين بالتساوي . وفيما يتعلق بكافة الأشياء الاخرى فان هيئة التحكيم سوف تحدد المنهج الذي تتبعه .

المادة الرابعة عشرة

في حالة تصديق الطرفين المتعاقدين على معاهدة أو اتفاقية نقل جوي متعددة الأطراف سارية المفعول ، فان أحكام هذه المعاهدة أو الاتفاقية تكون السائدة ، ويجب أن تتم أي مناقشات بغرض انهاء هذا الاتفاق أو استبداله أو تعديله أو ادخال اضافات عليه من أحكام المعاهدة أو الاتفاقية المتعددة الأطراف طبقا للفقرة * الثانية * من المادة * الثانية عشرة * من الاتفاق الحالي .

المادة العاشرة

- (١) توضع أجور النقل لأي من الخدمات المتفق عليها على أسس معقولة مع مراعاة جميع العوامل التي تؤثر فيها بما في ذلك تكاليف التشغيل والربح المعقول ومميزات الخدمة على الطرق (مثل مستويات السرعة ووسائل الراحة) والأجور المعمول بها لدى المؤسسات الأخرى لأي جزء من الطريق المعين ويجرى تحديد هذه الأجور طبقاً للأحكام التالية في هذه المادة .
- (٢) تتفق المؤسسات المختصة المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين كلاً أمكن على الأجور السنتي تخصص لكل من الطرق المعينة كما هو مشار إليه في الفقرة "الأولى" من هذه المادة وبالتشاور عند الضرورة مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى العاملة على نفس هذه الطرق أو جزء منها ويتم هذا الاتفاق كلما أمكن بواسطة إدارة تحديد الأجور التابعة للهيئة الدولية للنقل الجوي، وتخضع الأجور التي يتم الاتفاق عليها بموافقة سلطات الطيران لدى كل مسن الطرفين المتعاقدين على أن تعرض عليها قبل ثلاثين يوماً على الأقل من التاريخ المقترح للعمل بها .
- (٣) إذا لم يتم الاتفاق بين المؤسسات المعينة على أي من هذه الأجور أو لأسباب ما لم يتم الاتفاق طبقاً لأحكام الفقرة "الثانية" من هذه المادة تحاول سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين الاتفاق فيما بينها لتحديد هذه الأجور .
- (٤) إذا لم توافق سلطات الطيران على أي من الأجور التي تم الاتفاق عليها والمقدمة إليهم بموجب الفقرة "الثانية" من هذه المادة أو إذا لم تتفق على تحديد أي من الأجور طبقاً للتفسير "الثالث" يحال الأمر إلى الطرفين المتعاقدين لتسوية طبقاً لأحكام المادة "الثالثة عشرة" من الاتفاق الحالي .
- (٥) تظل الأجور القائمة والمعمول بها سارية المفعول وذلك حتى يتم تحديد الأجور طبقاً لأحكام هذه المادة على أن لا يمتد العمل بأية أجور بمقتضى هذه الفقرة لأكثر من اثني عشر شهراً بعد التاريخ الذي كان من المفروض أن ينتهي العمل بها فيه .

المادة الحادية عشرة

يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين أن يبنح الطرف المتعاقد الآخر حرية تحويل فائض عائدات الاستثمار الذي وقع في اقليمه حصيلة نقل الركاب والعفش والبريد والشحن بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وذلك بأسعار التحويل الرسمية وفي حالة ما اذا كان هناك اتفاق خاص يحكم نظام الدفع بين الطرفين المتعاقدين يطبق هذا الاتفاق .

المادة الثانية عشرة

- (١) تحقيقاً للتعاون الوثيق والاتفاق على كل الأمور المتعلقة بتطبيق هذا الاتفاق الحالي تقوم سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين لتبادل وجهات النظر فيما بينها عند الحاجة .
- (٢) يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يطلب اجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر بقصد تعديل الاتفاق الحالي على أن تبدأ هذه المشاورات خلال ستين يوماً من تاريخ استلام مثل هذا الطلب . وأي تعديلات للاتفاق الحالي يتم الاتفاق عليها نتيجة لهذه المشاورات يجب الموافقة عليها من قبل كل من الطرفين المتعاقدين طبقاً للإجراءات الدستورية

المادة الثامنة

- ١ - يجب أن تتوافر فرص عادلة ومكافئة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين لتشغيل خدمات جوية على أي من الطرق المعينة طبقاً للفقرة "الأولى" من المادة "الثانية" من الاتفاق الحالي .
- ٢ - على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها الخدمات الجوية المتفق عليها على الطرق المعينة طبقاً للفقرة "الأولى" من المادة "الثانية" من الاتفاق الحالي ، أن تأخذ بعين الاعتبار مصالح مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر تأثيراً ضاراً بالخدمات الجوية التي تقوم بتشغيلها المؤسسة الأخرى على كل الطرق أو جزء منها .
- ٣ - يجب أن يظل الهدف الرئيسي للخدمات الجوية المتفق عليها التي تقدمها مؤسسة نقل جوي معينة ، توفير حمولة بمعامل معقول يتناسب مع الاحتياجات القائمة والمتوقعة منطقياً لنقل ركاب وضياع وبرد من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة ، كما يجب أن يكون من حق مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في أخذ أو انتزاع حركة نقل دولية في نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من وإلى طرف ثالث وفقاً لمبدأ أن تكون مثل هذه الحركة ذات اعتبار ثانوي ويجب أن تكون الحمولة متناسبة مع : -
- أ - احتياجات الحركة بين إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة والنقاط على الطرق المعينة .
- ب - احتياجات الحركة في المناطق التي تعبرها المؤسسة على أن يؤخذ بعين الاعتبار خدمات النقل القائمة بواسطة مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها المنطقة .
- ج - احتياجات عمليات النقل العابرة التي تقوم بها المؤسسة .

المادة التاسعة

- (١) على مؤسسات النقل الجوي المعينة اعلام سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين قبل البدء في تشغيل الخدمات الجوية على الطرق المعينة طبقاً للفقرة "الأولى" من المادة "الثانية" من الاتفاق الحالي بمدة لا تقل عن ثلاثين يوماً عن طبيعة الخدمة ونوع الطائرات المستخدمة وجدول مواعيد الرحلات وتتبع نفس القاعدة في حالة أي تغييرات لاحقة .
- (٢) على سلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تزود عند الطلب سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالاحصائيات الدورية أو البيانات الاحصائية التي قد تحتاج إليها بصورة معقولة لغرض مراجعة الحمولة التي تقدمها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد "الأول" على الطرق المعينة طبقاً للفقرة "الأولى" من المادة "الثانية" من الاتفاق الحالي ، ويجب أن تشمل هذه الاحصائيات على كافة البيانات المطلوبة لتوضيح حجم الحركة المنقولة .

المؤسسة بهذه الحقوق وذلك في حالة تقصير المؤسسة في اتباع القوانين والأنظمة لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق أو في حالة عدم تمكنها من التشغيل طبقاً للشروط المقررة في الاتفاق الحالي بشرط ألا يستخدم هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن الايقاف القوي عن العمل أو فرض الشروط ضرورة لمنع الاستمرار في مخالفة القوانين واللوائح ، أو لغرض تأمين سلامة الطيران .

(٢) في حالة اتخاذ اجراء من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً لأحكام هذه المادة فإن الحقوق الممنوحة للطرف المتعاقد الآخر لا تتأثر .

المادة الخامسة

يجب أن لا تكون الرسوم التي يفرضها أي من الطرفين المتعاقدين داخل اقليمه على طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدامهما المطارات والتسهيلات الملاحية الأخرى زيادة عن تلك المفروضة على طائرات مؤسسة الوطنية التي تعمل على خطوط جوية دولية مماثلة .

المادة السادسة

(١) تعفى الطائرات العاملة في خدمات جوية دولية التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين وكذلك معداتها المعتادة وكميات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار وخزانات الطائرة (التي تحتوي على الأطعمة والمشروبات والسجائر) الموجودة على متنها من كافة الضرائب الجمركية ورسوم التفتيش وأي فرائض أخرى عند دخولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة حتى وقت رحيلها .

(٢) تعفى كميات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات المعتادة وخزانات الطائرة التي تدخل إقليم كل من الطرفين المتعاقدين بواسطة أو نيابة عن مؤسسة النقل الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو تزود بها الطائرة التابعة لهذه المؤسسة لغرض الاستهلاك في تشغيلها لخدمات جوية دولية من كافة الفرائض والرسوم الوطنية بما في ذلك الضرائب والرسوم الوضعية بما في ذلك الضرائب الجمركية ورسوم التفتيش المفروضة في إقليم الطرف المتعاقد الأول حتى ولو كانت هذه الكميات سوف تستهلك في جزء من رحلتها فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تم تزويد الطائرة فيه ، ويجوز الاحتفاظ بالمواد المشار إليها عالياً تحت اشراف سلطات الجمارك .

(٣) يمكن انزال معدات الطيران العادية وقطع الغيار ومحتويات خزانات الطائرة وكذلك كميات الوقود وزيوت التشحيم الموجودة على متن طائرة أي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك في هذا الاقليم ويجوز لهذه السلطات طلب وضع هذه الأشياء تحت اشرافها حتى يعاد تصديرها أو التصرف فيها طبقاً لأنظمة الجمارك .

المادة السابعة

يجب أن لا يخضع ركاب الترانزيت العابرين لاقليم أي من الطرفين المتعاقدين لأكثر من اجراءات الاشراف العادية ، كما يعفى عنش الركاب في العبور المباشر من الضرائب الجمركية وأي فرائض أخرى مشابهة .

المادة الثانية

- ١ - يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في الاتفاق الحالي لتمكين مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبله انشاء وتشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المعنية لها في الجدول (والمسماة فيما بعد "الخدمات المتفق عليها" و "الطرق المعنية" على التوالي) .
- ٢ - مع مراعاة أحكام الاتفاق الحالي تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها خدمة جوية متفق عليها على الطرق المعنية بالامتيازات التالية : -
- أ - الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط .
- ب - الهبوط في الاقليم المذكور لأغراض غير تجارية .
- ج - الهبوط في الاقليم المذكور في النقاط المحددة لذلك الطريق في الجدول وذلك بغرض أخذ وانزال حركة دولية من ركاب وبضائع وبرد .

المادة الثالثة

- (١) يبدأ تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها على الطرق المعنية طبقاً للفقرة " الأولى " من المادة " الثانية " من الاتفاق الحالي في أي وقت بشرط : -
- أ : أن يكون الطرف المتعاقد الذي منحت إليه الحقوق المبينة في الفقرة " الثانية " من المادة " الثانية " قد قام بتعيين مؤسسة نقل جوي كتابة .
- ب : أن يكون الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق قد صرح لمؤسسة النقل الجوي المعنية مباشرة بالخدمات الجوية .
- (٢) يصدر الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق بدون تأخير لا مبرر له هذا التصريح لتشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها مع مراعاة أحكام الفقرتين " الثالثة " و " الرابعة " من هذه المادة . ويشترط أن تكون التعريفات الخاصة بالخدمات الجوية المتفق عليها قد تم تحديدها طبقاً لأحكام المادة " العاشرة " من الاتفاق الحالي .
- (٣) يجوز أن يطلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين أن تقدم للطرف المتعاقد الآخر ما يثبت أنه تتوافر فيها الشروط التي تنص عليها القوانين واللوائح التي يطبقها بصورة عادية ومعقولة هذا الطرف المتعاقد التشغيل خدمات جوية دولية طبقاً لأحكام المعاهدة .
- (٤) يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين وقف مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن ممارسة التمتع بالحقوق المبينة في المادة " الثانية " من الاتفاق الحالي اذا عجزت هذه المؤسسة عند الطلب عن اثبات أن جزءاً مهماً من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد وعاياها أو مؤسساته .

المادة الرابعة

- (١) يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف مؤسسة نقل جوي معينة عن التمتع بالحقوق المبينة في المادة " الثانية " من الاتفاق الحالي أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط لتتمتع هذه

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفاق

بين
المملكة الهولندية ودولة الكويت
لتنظيم الخدمات الجوية

ان حكومة المملكة الهولندية وحكومة دولة الكويت والمسيمان فيما بعد بالظرفين المتعاقدين، ورغبة منهما في تنشيط تنمية الخدمات الجوية بين المملكة الهولندية ودولة الكويت، وانما التعاون الدولي في هذا المجال الى أقصى حد مستطاع، ورغبة منهما في أن تطبق مبادئ وأحكام معاهدة الطيران المدني الدولية التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤، فقد اتفق على ما يأتي :-

المادة الأولى

فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق وما لم يتضمن لسياق النص معنى آخر :-

- (أ) تعني عبارة "المعاهدة" معاهدة الطيران المدني الدولية التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤، كما تتضمن أية ملاحق أنشئت طبقاً للمادة (١٠) من هذه المعاهدة وأية تعديلات أدخلت على الملاحق أو المعاهدة طبقاً للمادتين (١٠ و ١٤) .
- (ب) تعني عبارة "سلطات الطيران" بالنسبة لدولة الكويت - مديرعام الطيران المدني، وبالنسبة لمملكة هولندا - مديرعام الطيران المدني، أو بالنسبة لكليهما أى شخص آخر أو هيئة يعهد اليها القيام بالمهام التي تمارسها هذه السلطات .
- (ج) تعني عبارة "مؤسسة نقل جوي معينة" مؤسسة النقل الجوي التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين كتابة لدى الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة الثالثة من الاتفاق الحالي كمؤسسة نقل جوي لتشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها على الطرق المعينة وفقاً للفقرة الأولى من المادة الثانية من الاتفاق الحالي .
- (د) ان عبارات "اقليم" و "خدمة جوية" و "خدمة جوية دولية" و "هبوط لأغراض غير تجارية" عند تطبيق الاتفاق الحالي تفسر كلها بالمعاني المحددة لها في المادتين "الثانية" و "السادسة والتسعون" من المعاهدة .
- (هـ) ان عبارة "جدول" تعني جدول الطرق الملحق لهذا الاتفاق أو كما هو معدل طبقاً لأحكام الفقرة "الثالثة" من المادة "الثانية عشرة" من الاتفاق الحالي . ويشكل الجدول جزءاً مكملاً لهذا الاتفاق، وكل اشارة الى الاتفاق تعني الاشارة الى الجدول الا اذا نص على خلاف ذلك .

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

OVEREENKOMST TUSSEN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN EN DE STAAT KOEWAIT INZAKE LUCHTDIENSTEN

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Staat Koeweit, hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen,

Geleid door de wens aan de ontwikkeling van luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat Koeweit bij te dragen en de internationale samenwerking op dit gebied zoveel mogelijk te bevorderen,

Geleid door de wens op deze diensten de beginselen en bepalingen van het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart toe te passen,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1. Tenzij uit de inhoud van deze Overeenkomst anders mocht blijken, wordt voor de toepassing van deze Overeenkomst verstaan onder:

a) „het Verdrag“: het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag aangenomen bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 of 94 van dat Verdrag aangenomen wijzigingen van de bijlagen of van het Verdrag;

b) „luchtvaartautoriteiten“: wat de Staat Koeweit betreft, de Directeur-Generaal van de Burgerluchtvaart; wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, of in beide gevallen, elke persoon of instelling die gemachtigd is de functies te vervullen die door de genoemde autoriteiten worden uitgeoefend;

c) „aangewezen luchtvaartmaatschappij“: een luchtvaartmaatschappij die een Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van deze Overeenkomst heeft aangewezen als de luchtvaartmaatschappij die de overeengekomen luchtdiensten op de overeenkomstig het eerste lid van artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven routes gaat exploiteren;

d) „grondgebied“, „luchtdienst“, „internationale luchtdienst“ en „landingen anders dan voor verkeersdoeleinden“: hetzelfde als in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

e) „Tabel“: de Tabel bij deze Overeenkomst of de overeenkomstig het bepaalde in het derde lid van artikel 12 van deze Overeenkomst gewijzigde versie. De Tabel vormt een integrerend onderdeel van deze Overeenkomst en alle verwijzingen naar de Overeenkomst houden mede verwijzing in naar de Tabel, tenzij anders is bepaald.

Artikel 2. 1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten ten einde haar aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat te stellen internationale luchtdiensten op de in de Tabel omschreven routes in te stellen en te exploiteren (hierna te noemen „overeengekomen diensten“, respectievelijk „omgeschreven routes“).

2. Met inachtneming van het in deze Overeenkomst bepaalde, heeft de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten:

- a) om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;
- b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en
- c) om op dat grondgebied te landen op het punt of de punten, voor die route aangegeven in de Tabel, voor het opnemen en afzetten van passagiers, post en vracht in internationaal verkeer.

Artikel 3. 1. De overeengekomen luchtdiensten op de overeenkomstig het eerste lid van artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven routes, mogen op elk moment worden ingesteld, mits

- a) de Overeenkomstsluitende Partij waaraan de in het tweede lid van artikel 2 omschreven rechten zijn verleend, schriftelijk een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- b) de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, de aangewezen luchtvaartmaatschappij vergunning heeft verleend met de luchtdiensten te beginnen.

2. De Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, dient, met inachtneming van het in het derde en vierde lid van dit artikel bepaalde, zonder onnodig uitstel de genoemde vergunning om de overeengekomen luchtdienst te exploiteren, te verlenen, mits ten aanzien van de overeengekomen diensten overeenkomstig het bepaalde in artikel 10 van deze Overeenkomst een tarief is vastgesteld.

3. Van de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij kan worden verlangd dat zij ten genoegen van de andere Overeenkomstsluitende Partij aantoonde dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld door de wetten en voorschriften welke door deze Overeenkomstsluitende Partij gewoonlijk en op redelijke wijze ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag worden toegepast.

4. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst genoemde rechten te onthouden aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien deze luchtvaartmaatschappij niet in staat is op een daartoe strekkend verzoek aan te tonen dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijk toezicht op deze luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen of maatschappijen van deze Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 4. 1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten of ten aanzien van de uitoefening van deze rechten door die luchtvaartmaatschappij die voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht, indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten of de voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die de rechten verleent, na te komen of anderszins in gebreke blijft die dienst te exploiteren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden; tenzij het onmiddellijk opschorten of stellen van voorwaarden noodzakelijk wordt geacht om hernieuwde

inbreuken op de wetten en voorschriften te voorkomen of in het belang is van de veiligheid der luchtvaart, wordt dit recht slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Indien door een Overeenkomstsluitende Partij krachtens dit artikel wordt opgetreden, laat zulks de rechten van de andere Overeenkomstsluitende Partij onverlet.

Artikel 5. De kosten die op het grondgebied van elk der Overeenkomstsluitende Partijen aan luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartfaciliteiten, mogen niet hoger zijn dan de kosten in rekening gebracht aan luchtvaartuigen van een nationale luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.

Artikel 6. 1. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op internationale diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden van die luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten of heffingen, onder voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Voorraden motorbrandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, die zijn ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of ten behoeve van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of die aan boord zijn genomen van de luchtvaartuigen die door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij worden geëxploiteerd en slechts bestemd zijn voor gebruik tijdens de exploitatie van internationale diensten, zijn vrijgesteld van alle op het grondgebied van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij op te leggen nationale rechten en heffingen, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten, zelfs indien deze voorraden bedoeld zijn voor gebruik op het deel van de reis dat voert over het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen. De bovengenoemde goederen kunnen op verzoek onder toezicht of controle van de douane worden gehouden.

3. De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, proviand en voorraden motorbrandstoffen en smeermiddelen, die zich aan boord van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen bevinden, kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douane-autoriteiten van die Partij, die kunnen eisen dat deze materialen onder hun toezicht worden gesteld totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 7. Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een zeer vereenvoudigde controle. Bagage in direct transitoverkeer is vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel 8. 1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt op billijke wijze en gelijkelijk in de gelegenheid gesteld de luchtdiensten op elke overeenkomstig het eerste lid van artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven route te exploiteren.

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten op de overeenkomstig het eerste lid van artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven routes, houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de luchtdiensten die de laatstgenoemde luchtvaartmaatschappij op dezelfde routes of delen daarvan exploiteert, hierdoor niet op onredelijke wijze worden getroffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door een aangewezen luchtvaartmaatschappij hebben als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, post en vracht, afkomstig van of bestemd voor het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen. Het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen om op het punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij internationaal vervoer aan boord te nemen of af te zetten bestemd voor, of komend uit derde landen, wordt uitgeoefend overeenkomstig het beginsel dat dit vervoer van aanvullende aard zal zijn en dat de capaciteit is afgestemd op:

- a) de vervoersbehoeften tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de punten op de omschreven routes;
- b) de vervoersbehoeften van de gebieden via dewelke de overeengekomen dienst gaat, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten die zijn ingesteld door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten die tezamen dit gebied vormen, en
- c) de eisen welke de exploitatie van lange afstandsdiensten stelt.

Artikel 9. 1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen doen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen uiterlijk 30 dagen voor het begin van de exploitatie van de luchtdiensten op overeenkomstig het eerste lid van artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven routes, mededeling van de aard van de dienst, de typen luchtvaartuigen die zullen worden gebruikt, en de vluchttabellen. Deze bepaling is eveneens van toepassing op later aan te brengen wijzigingen.

2. De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verschaffen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een daartoe strekkend verzoek die periodieke of andere statistische gegevens welke redelijkerwijze kunnen worden verlangd om te kunnen beoordelen of eventueel veranderingen dienen te worden aangebracht in de capaciteit, door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij verschaft op de overeenkomstig het eerste lid van artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven route. Deze gegevens dienen alle inlichtingen te bevatten die nodig zijn voor het bepalen van het aantal passagiers en de hoeveelheid post en vracht die zij vervoerd.

Artikel 10. 1. De tarieven voor een overeengekomen dienst moeten worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening dient te worden gehouden met alle in aanmerking komende factoren waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerken van de dienst op de verschillende routes (zoals de snelheidsnormen en de accommodatie) en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen op een deel van de omschreven route. Deze tarieven zullen worden vastgesteld overeenkomstig de volgende bepalingen van dit artikel.

2. De in het eerste lid van dit artikel vermelde tarieven dienen, indien mogelijk, ten aanzien van elk van de omschreven routes in overeenstemming tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te worden vastgesteld, en zo nodig in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de gehele route of een gedeelte van die route exploiteren, en deze overeenstemming dient zo mogelijk te worden bereikt door gebruikmaking van de procedure ter vaststelling van tarieven van de Internationale Luchtvervoersvereniging (International Air Transport Association). De aldus vastgestelde tarieven dienen de goedkeuring te verwerven van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen en dienen uiterlijk 30 dagen voor de voorgestelde datum waarop deze tarieven van kracht worden aan deze autoriteiten te worden voorgelegd.

3. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een of meer van deze tarieven, of indien om enige reden een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van dit artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

4. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een hun volgens het tweede lid van dit artikel voorgelegd tarief of omtrent de vaststelling van een tarief volgens het derde lid, wordt de zaak overeenkomstig de bepalingen van artikel 13 van deze Overeenkomst ter beslechting aan de Overeenkomstsluitende Partijen voorgelegd.

5. In afwachting van de vaststelling van de tarieven overeenkomstig het in dit artikel bepaalde, blijven de reeds geldende tarieven van kracht. Desalniettemin wordt een tarief niet verlengd krachtens dit lid met meer dan 12 maanden na de datum waarop anders het tarief zou zijn vervallen.

Artikel 11. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verbindt zich de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht te verlenen tot het vrijelijk overmaken tegen de officiële wisselkoers van de netto-inkomsten op haar gebied verworven uit het vervoer van passagiers, bagage, post en vracht door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien het betalingsverkeer tussen de Overeenkomstsluitende Partijen door een bijzondere overeenkomst is geregeld, is die speciale Overeenkomst van toepassing.

Artikel 12. 1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen zo nodig van gedachten wisselen ten einde tot nauwe samenwerking en overeenstemming te geraken in alle zaken die de toepassing van deze Overeenkomst betreffen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken ter fine van de wijziging van dit Verdrag. Dit overleg dient aan te vangen binnen een termijn van 60 dagen, te rekenen van de datum van ontvangst van een zodanig verzoek. Elke wijziging van deze Over-

eenkomst waartoe na zulk overleg wordt besloten, dient door elk der Overeenkomstsluitende Partijen te worden goedgekeurd overeenkomstig haar grondwettelijke procedures en treedt in werking op de datum van de uitwisseling van diplomatieke nota's waarin deze goedkeuring is vervat.

3. Indien de wijziging slechts de Tabel betreft, dient het overleg plaats te vinden tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Indien deze autoriteiten tot overeenstemming komen over een nieuwe of gewijzigde Tabel, treden de aldus overeengekomen wijzigingen in werking zodra zij door een uitwisseling van diplomatieke nota's zijn bevestigd.

Artikel 13. 1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen binnen 60 dagen door overleg een regeling te treffen, leggen zij het geschil ter beslissing voor aan een scheidsgerecht. Het scheidsgerecht zal als volgt zijn samengesteld:

- a) elke Overeenkomstsluitende Partij benoemt een scheidsman; indien een Overeenkomstsluitende Partij nalaat haar scheidsman te benoemen, wordt deze scheidsman door de President van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij benoemd;
- b) de derde scheidsman, die een onderdaan dient te zijn van een derde Staat en het scheidsgerecht zal voorzitten, wordt benoemd
 - i) hetzij ingevolge overeenstemming tussen de beide overeenkomstig lid 2 a) van dit artikel benoemde scheidsmannen;
 - ii) hetzij, indien deze beide scheidsmannen niet binnen 60 dagen tot overeenstemming komen, ingevolge een benoeming door de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, gedaan op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen.

3. Het scheidsgerecht neemt zijn beslissingen bij meerderheid van stemmen. Deze beslissingen zijn voor beide Overeenkomstsluitende Partijen bindend. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen draagt zowel de kosten van haar eigen scheidsman, alsook die van haar vertegenwoordiging in de scheidsrechterlijke procedures; de kosten van de Voorzitter en alle overige kosten worden gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen gedragen. Ten aanzien van alle andere zaken stelt het scheidsgerecht zijn eigen procedureregels vast.

Artikel 14. Indien een door de Overeenkomstsluitende Partijen aanvaard algemeen multilateraal verdrag of aanvaarde algemene multilaterale overeenkomst inzake luchtvervoer in werking treedt, genieten de bepalingen van een zodanig verdrag of een zodanige overeenkomst voorrang. Elke bespreking ten einde te bepalen in hoeverre de huidige Overeenkomst is beëindigd, vervangen, gewijzigd of aangevuld door de bepalingen van het multilaterale verdrag of de multilaterale overeenkomst, dient te geschieden overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van artikel 12 van deze Overeenkomst.

Artikel 15. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij mededelen dat zij besloten heeft deze Over-

eenkomst te beëindigen. Een afschrift van de mededeling dient tegelijkertijd te worden gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien deze mededeling is gedaan, loopt deze Overeenkomst af 12 maanden na de datum van ontvangst door de andere Overeenkomstsluitende Partij van de mededeling waarin de opzegging is vervat, tenzij de desbetreffende mededeling in overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij naláát de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen 14 dagen na de datum van ontvangst van het afschrift daarvan door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 16. Deze Overeenkomst, de Tabel en iedere wijziging zullen bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden geregistreerd.

Artikel 17. 1. Deze Overeenkomst dient door elke Overeenkomstsluitende Partij te worden goedgekeurd overeenkomstig haar grondwettelijke procedure en treedt in werking op de dag van de uitwisseling van de diplomatieke nota's die deze goedkeuring bevestigen.

2. Ten aanzien van het Koninkrijk der Nederlanden is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het grondgebied van het Rijk in Europa.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend op de zevende januari 1973, te Koeweit, in twee originelen elk in de Nederlandse, Arabische en Engelse taal zijnde deze teksten gelijkelijk gezaghebbend. Bij een geschil betreffende de betekenis of uitlegging van enige zinsnede in deze Overeenkomst is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

[Signed — Signé]

D. M. SCHORER
Tijdelijk Zaakgelastigde

Voor de Staat Koeweit:

[Signed — Signé]

ABDULLAH AHMAD AL-SAMHAN
Directeur-generaal van de Burgerluchtvaart

TABEL

I. *Routes te exploiteren door de door het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij*

Punten in Nederland — twee willekeurige tussenliggende punten in Europa met inbegrip van Turkije — Koeweit — bestemmingen verder gelegen dan Pakistan of India.

II. *Routes te exploiteren door de door de Staat Koeweit aangewezen luchtvaartmaatschappij*

Koeweit — drie willekeurige tussenliggende punten, waarvan er twee in Europa zijn gelegen — Amsterdam — verder gelegen bestemmingen.

NOTEN

a) Op de routes, hierboven beschreven, mogen gelijktijdig verschillende diensten worden geëxploiteerd via verschillende tussenliggende punten.

b) Punten op de omschreven routes mogen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) op een of alle vluchten worden overgeslagen.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET L'ÉTAT DU KOWEÏT RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de l'Etat du Koweït, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Désireux d'encourager le développement des services aériens entre le Royaume des Pays-Bas et l'Etat du Koweït et de favoriser dans toute la mesure possible la coopération internationale en ce domaine,

Désireux d'appliquer à ces services les principes et dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Sont convenus de ce qui suit :

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 17 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) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne l'Etat du Koweït, du Directeur général de l'aviation civile et, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, du Directeur général de l'aviation civile et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions exercées par les autorités susmentionnées;

c) L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par écrit à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme l'entreprise chargée d'exploiter les services aériens convenus sur les routes indiquées conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord;

d) Les expressions «territoire», «service aérien», «service aérien international» et «escale non commerciale» ont, aux fins de l'application du présent Accord, le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme «annexe» désigne l'annexe au présent Accord, modifiée, le cas échéant, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 12. L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise également l'annexe.

¹ Entré en vigueur le 18 novembre 1976, date à laquelle les Parties contractantes s'étaient informées par un échange de notes diplomatiques de l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles, conformément au paragraphe 1 de l'article 17.

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, et vol. 1008, p. 213.

Article 2. 1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord pour permettre à son entreprise désignée d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord (ci-après dénommés «services convenus» et «routes indiquées»).

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.

Article 3. 1. L'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord, peut commencer à tout moment, à condition que :

- a) La Partie contractante à qui les droits énoncés au paragraphe 2 de l'article 2 ont été accordés ait désigné par écrit une entreprise de transports aériens;
- b) La Partie contractante qui accorde lesdits droits ait autorisé l'entreprise désignée à mettre les services en exploitation.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, la Partie contractante qui accorde lesdits droits donnera sans délai ladite autorisation d'exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif applicable auxdits services ait été fixé conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord.

3. L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes peut être tenue de prouver à l'autre Partie contractante qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que cette autre Partie applique normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes pourra suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée par l'autre Partie, des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord si ladite entreprise n'est pas en mesure de prouver, sur demande, qu'une part importante de sa propriété et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants ou sociétés de cette Partie.

Article 4. 1. Chacune des Parties contractantes pourra suspendre l'exercice par l'entreprise désignée des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord, ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice de ces droits par ladite entreprise lorsque celle-ci n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits ou manque 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 pour empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints ou pour assurer la sécurité aérienne, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

2. Si une Partie contractante adopte des mesures aux termes du présent article, ces mesures ne porteront pas préjudice aux droits de l'autre Partie contractante.

Article 5. Les redevances perçues sur le territoire d'une Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités aéronautiques par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie ne doivent pas être plus élevées que celles qu'acquittent les aéronefs d'une entreprise nationale assurant des services aériens internationaux analogues.

Article 6. 1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les vivres, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits dans le territoire d'une Partie contractante par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise désignée et destinés uniquement à être utilisés pour l'exploitation de services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances nationaux, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au cours du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord. Il peut être exigé que les articles susmentionnés soient gardés sous surveillance ou contrôle douaniers.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les provisions de bord et les carburants et lubrifiants transportés à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de cette autre Partie, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements douaniers.

Article 7. 1. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne sont soumis qu'à un contrôle douanier très simplifié. Les bagages en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes analogues.

Article 8. 1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services aériens sur toute route indiquée conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord.

2. En exploitant les services convenus sur les routes indiquées conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord, l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière exploite sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par une entreprise désignée auront pour objectif principal de fournir, à un coefficient de charge raisonnable, une capacité correspondant à la demande courante et raisonnablement 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. Le droit de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes d'embarquer ou de débarquer, au point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante, du trafic international à destina-

tion ou en provenance de pays tiers sera assujetti aux principes selon lesquels ledit trafic doit être de caractère complémentaire et la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et les points situés sur les routes indiquées;
- b) Aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises des Etats de la région;
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 9. 1. Les entreprises désignées communiqueront aux autorités aéronautiques des Parties contractantes 30 jours au plus tard avant la mise en exploitation des services sur les routes indiquées, conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord, le genre de service qui sera assuré, les types d'aéronefs qui seront utilisés et les plans de vol. Ces dispositions s'appliquent également aux modifications ultérieures.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les données statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci peuvent raisonnablement avoir besoin pour examiner la capacité offerte par l'entreprise désignée de la première Partie sur les routes indiquées, conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord. Ces données comprendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé.

Article 10. 1. Les tarifs applicables à tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques de service sur les diverses routes (normes de vitesse et de confort) et des tarifs des 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 du présent article seront si possible fixés, pour chacune des routes indiquées, d'un commun accord entre les entreprises désignées intéressées, en consultation, le cas échéant, avec les autres entreprises exploitant tout ou partie de ladite route, et cet accord sera, autant que possible, réalisé en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs convenus seront sujets à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et seront soumis auxdites autorités 30 jours au moins avant la date envisagée pour leur mise en application.

3. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre sur l'un quelconque de ces tarifs ou si, pour quelque raison, un tarif ne peut être convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer ce tarif d'un commun accord.

4. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre sur l'approbation d'un tarif qui leur est soumis conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 3, la question sera déferée aux Parties contractantes pour être réglée conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

5. En attendant la fixation des tarifs conformément aux dispositions du présent article, les tarifs en vigueur continueront de s'appliquer. Toutefois, un tarif ne

sera pas prolongé, en vertu du présent paragraphe, pendant plus de 12 mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article 11. Chaque Partie contractante s'engage à accorder à l'autre Partie le libre transfert, au taux de change officiel, des excédents de recettes réalisés sur son territoire, à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret par l'entreprise désignée par l'autre Partie. Lorsque le service des paiements entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, les dispositions de celui-ci s'appliquent.

Article 12. 1. Des échanges de vues auront lieu en tant que de besoin entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes afin d'assurer une coopération et un accord étroits dans tous les domaines intéressant l'application du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander des consultations avec l'autre Partie en vue de modifier le présent Accord. Ces consultations commenceront dans les 60 jours de la date de la réception de la demande. Tout amendement au présent Accord convenu à la suite de ces consultations sera approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à ses procédures constitutionnelles et il entrera en vigueur à la date de l'échange des notes diplomatiques notifiant ladite approbation.

3. Si l'amendement n'a trait qu'à l'annexe, ce sont les autorités aéronautiques des Parties contractantes qui se consulteront. Lorsqu'elles seront convenues d'une annexe nouvelle ou modifiée, les amendements convenus entreront en vigueur dès qu'ils auront été confirmés par un échange de notes diplomatiques.

Article 13. 1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler par voie de négociations entre elles.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas dans les 60 jours à un règlement par voie de négociations, elles soumettront le différend à la décision d'un tribunal arbitral qui sera composé comme suit :

- a) Chaque Partie contractante nommera un arbitre; si l'une d'entre elles ne nomme pas son arbitre, celui-ci sera nommé par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à la demande de l'autre Partie;
- b) Le troisième arbitre, qui sera ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal, sera nommé :
 - i) Soit d'un commun accord par les deux arbitres nommés conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article;
 - ii) Soit, si ces deux arbitres ne se mettent pas d'accord dans les 60 jours, par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à la demande de l'une ou l'autre des Parties.

3. Le tribunal arbitral rendra ses décisions à la majorité des voix. Elles seront obligatoires pour les deux Parties contractantes. Chacune des Parties prendra à sa charge la rémunération de son propre arbitre ainsi que ses frais de représentation au tribunal; les dépenses afférentes au président et toutes autres dépenses seront partagées également entre les Parties contractantes. A tous autres égards, le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure.

Article 14. Si une convention ou un accord général multilatéral relatif aux transports aériens accepté par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention ou dudit accord prévaudront. Toute discussion en vue de déterminer si les dispositions de ladite convention ou dudit accord multilatéral mettent fin à celles du présent Accord, les remplacent, les modifient ou les complètent auront lieu conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 12 du présent Accord.

Article 15. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment informer l'autre de sa décision de mettre fin au présent Accord. Une copie de la notification sera simultanément adressée 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. Si l'autre Partie n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de la réception de sa copie par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16. Le présent Accord, son annexe et tout amendement apporté à l'un ou l'autre seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. 1. Le présent Accord sera approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à sa procédure constitutionnelle et entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques confirmant ladite approbation.

2. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'appliquera uniquement au Royaume en Europe.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord à Koweït, le 7 janvier 1973, en deux exemplaires établis chacun en langues anglaise, arabe et néerlandaise, les trois textes faisant également foi. En cas de désaccord quant au sens ou à l'interprétation de toute disposition du présent Accord, c'est le texte anglais qui fera foi.

Pour le Royaume des Pays-Bas :
Le Chargé d'affaires par intérim,

[Signé]

D. M. SCHORER

Pour l'Etat du Koweït :
Le Directeur général de l'aviation civile,

[Signé]

ABDULLAH AHMAD AL-SAMHAN

TABLEAU

I. Routes à exploiter par l'entreprise désignée du Royaume des Pays-Bas

Points situés aux Pays-Bas — deux points intermédiaires quelconques situés en Europe, y compris en Turquie — Koweït — points situés au-delà du Pakistan et de l'Inde.

II. *Routes à exploiter par l'entreprise désignée de l'Etat du Koweït*

Koweït — trois points intermédiaires quelconques, dont deux situés en Europe — Amsterdam — points situés au-delà.

NOTES

a) Sur les routes définies ci-dessus, différents services peuvent être exploités simultanément, passant par différents points intermédiaires.

b) L'entreprise ou les entreprises désignées ont la faculté d'omettre des escales sur les routes indiquées au cours d'un ou de tous leurs vols.

No. 17878

**NETHERLANDS
and
PARAGUAY**

Agreement concerning scheduled air transport services (with annex). Signed at The Hague on 7 February 1974

Authentic texts: Dutch and Spanish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**PAYS-BAS
et
PARAGUAY**

Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe). Signé à La Haye le 7 février 1974

Textes authentiques : néerlandais et espagnol.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

OVEREENKOMST TUSSEN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN EN DE REPUBLIEK PARAGUAY INZAKE GEREGLD LUCHT- VERVOER

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Paraguay die Partijen zijn bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago tot stand kwam, hebben besloten het luchtvervoer tussen hun onderscheiden grondgebieden aan bepaalde regels te onderwerpen en zij hebben daartoe hun Gevolmachtigden aangewezen, te weten:

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden: Zijne Excellentie Mr Max van der Stoel, Minister van Buitenlandse Zaken,
en Zijne Excellentie de President van de Republiek Paraguay: Zijne Excellentie Ir. Tomás Salomoni, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van Paraguay bij het Koninkrijk der Nederlanden

die, na hun onderscheiden Volmachten te hebben uitgewisseld, die in goede en behoorlijke vorm hebben bevonden,
de volgende bepalingen zijn overeengekomen:

Artikel 1. Voor de doeleinden van deze Overeenkomst, tenzij de tekst het anders bepaalt:

1. betekent „het Verdrag“ het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, hetwelk op 7 december 1944 te Chicago tot stand kwam, met inbegrip van alle volgens artikel 90 aangenomen bijlagen van genoemd Verdrag en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 van dat Verdrag aangenomen wijzigingen.

2. betekent de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten“ voor wat betreft de Republiek Paraguay het Directoraat-Generaal voor de Burgerluchtvaart — Ministerie van Defensie van Paraguay en voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, voor Nederland de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst van Nederland, voor Suriname, de Directeur van de Luchtvaartdienst van Suriname en voor de Nederlandse Antillen, de Directeur van de Luchtvaartdienst van de Nederlandse Antillen, of in alle gevallen alle personen of instellingen gemachtigd de thans door dezen uitgeoefende functies te vervullen.

3. betekent de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij“ iedere luchtvaartmaatschappij die een der Overeenkomstsluitende Partijen heeft aangewezen, van welke aanwijzing de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk in kennis is gesteld, volgens de bepalingen van artikel 3 van deze Overeenkomst, om de luchtdiensten op de omschreven routes te exploiteren.

4. heeft het woord „grondgebied“ de daaraan in de definitie van artikel 2 van het Verdrag toegekende betekenis.

5. hebben de benamingen „luchtdienst“, „internationale luchtdienst“, „luchtvaartmaatschappij“ en „landing voor andere dan voor verkeersdoeleinden“ onderscheidenlijk dezelfde betekenis als daaraan in artikel 96 van het Verdrag wordt toegekend.

Artikel 2. 1. Ieder der Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten ten einde op de routes omschreven in de bijlage die op grond van deze Overeenkomst is opgesteld, diensten te exploiteren; deze routes en diensten zullen hierna worden aangeduid als „overeengekomen diensten“ en „omschreven routes“.

Met de overeengekomen diensten kan onmiddellijk of op een latere datum worden begonnen, nadat de formaliteiten inzake de aanwijzing als omschreven in artikel 3 van deze Overeenkomst zijn vervuld.

2. Overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst genieten de door iedere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten:

- a. om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;
- b. om op dat grondgebied te landen voor andere dan voor verkeersdoeleinden;
- c. om te landen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij op de voor die route in de bijlage bij deze Overeenkomst aangewezen plaatsen voor het opnemen en afzetten van passagiers, post en vracht in internationaal verkeer.

3. Geen enkele clausule van lid 2 van dit artikel zal worden uitgelegd als zou aan een luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht worden verleend om, tegen betaling, passagiers, vracht of post op te nemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, bestemd voor een ander punt op het grondgebied van laatstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3. 1. Ieder der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeeling te doen van de aanwijzing van een of meer luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van deze aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, overeenkomstig het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, zonder uitstel de vergunning voor de desbetreffende exploitatie aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen.

3. De luchtvaartautoriteiten van ieder der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen eisen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij aantoont dat deze in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze toepassen ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten overeenkomstig het Verdrag.

4. Ieder der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel vermelde exploitatievergunning niet te verlenen, of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden op te leggen met betrekking tot de uitoefening van de in artikel 2 omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, wanneer niet ten genoegen van die Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen.

5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en de vergunningen heeft verkregen, kan zij op elk tijdstip een aanvang maken met de exploitatie

van de overeengekomen diensten, mits ten aanzien van die diensten een tarief overeenkomstig de bepalingen van artikel 9 van de Overeenkomst van kracht is.

Artikel 4. 1. Ieder der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht een exploitatie vergunning in te trekken of de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, of de uitoefening van deze rechten aan door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te onderwerpen wanneer:

- a. niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berust bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen, of
- b. die luchtvaartmaatschappij de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die de rechten verleent niet nakomt, of
- c. die luchtvaartmaatschappij de overeengekomen diensten niet exploiteert volgens de door deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij intrekking, opschorting of onmiddellijke oplegging van de voorwaarden als omschreven in het eerste lid van dit artikel noodzakelijk zijn om hernieuwde inbreuken op de wetten of voorschriften te voorkomen, wordt een zodanig recht slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 5. 1. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op internationale diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van eetwaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden van die luchtvaartuigen zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en heffingen op voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven tot de vlucht wordt voortgezet.

2. Eveneens zullen zijn vrijgesteld van deze zelfde rechten en heffingen, met uitzondering van kosten voor verleende diensten:

- a. de proviand die aan boord wordt genomen op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, binnen de door de autoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij vastgestelde beperkingen, en die bestemd zijn voor het gebruik aan boord van de luchtvaartuigen van de andere Overeenkomstsluitende Partij die een internationale dienst onderhouden;
- b. de in het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen ingevoerde reservedelen bestemd voor het onderhoud en de reparatie van de luchtvaartuigen die op internationale diensten worden gebruikt door de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij;
- c. de motorbrandstof en smeermiddelen bestemd voor de luchtvaartuigen die op internationale diensten worden gebruikt door de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, zelfs wanneer deze motorbrandstof en smeermiddelen moeten worden gebruikt tijdens een vlucht boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij worden ingenomen.

Verlangd kan worden dat de onder *a*, *b* en *c* genoemde goederen onder douanetoezicht of -controle blijven.

Artikel 6. De normale boorduitrustingsstukken, alsmede de genoemde goederen en brandstof en smeermiddelen die zich aan boord van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen bevinden, kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij. In dat geval kunnen deze goederen onder het toezicht van genoemde autoriteiten worden gesteld totdat zij weer worden uitgevoerd of een andere bestemming hebben gekregen overeenkomstig de douanevoorschriften.

Artikel 7. Passagiers op doorreis op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden slechts aan een eenvoudig onderzoek onderworpen. Bagage en vracht die rechtstreeks worden doorgevoerd zijn vrijgesteld van douaneheffingen of -rechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel 8. 1. De door beide Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen op billijke en gelijke wijze worden behandeld bij de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten zal de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij rekening houden met de belangen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, ten einde de diensten die deze laatste maatschappij op de gehele route of een gedeelte daarvan exploiteert niet onnodig schade te berokkenen.

3. De overeengekomen diensten die de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij exploiteert, hebben als voornaamste doel de verschaffing, op basis van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de normale en redelijkerwijze te verwachten behoeften aan internationaal luchtvervoer van of naar het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

4. Er kan een aanvullende capaciteit worden verschaft voor het vervoer van passagiers, vracht en post, die worden opgenomen en afgezet op punten van de omschreven routes op het grondgebied van andere staten dan de staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen. Deze aanvullende capaciteit dient te zijn afgestemd op de volgende algemene beginselen:

- a. de vervoersbehoeften tussen het land van oorsprong en de landen van bestemming;
- b. de vervoersbehoeften van het gebied dat op de route van de luchtdienst ligt, daarbij rekening houdende met de lokale en regionale luchtdiensten;
- c. de eisen welke de exploitatie van lange afstandsdiensten stelt.

Artikel 9. 1. De tarieven die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen toepassen op het vervoer van of naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden vastgesteld op redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening wordt gehouden met alle in aanmerking komende factoren, en in het bijzonder de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen.

2. Indien mogelijk worden de in het eerste lid van dit artikel vermelde tarieven door de luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door beide Overeenkomstsluitende Partijen, in onderlinge overeenstemming vastgesteld, na overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de gehele route of een gedeelte daarvan exploiteren. Zo

mogelijk dient deze overeenstemming te worden bereikt door middel van de procedure van de Internationale Vereniging voor het Luchtvervoer ter vaststelling van de tarieven.

3. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste dertig dagen voor de voorgenomen datum van het van kracht worden daarvan. Deze tijdslimiet kan in bijzondere gevallen worden verkort met toestemming van bovengenoemde autoriteiten.

4. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een tarief of indien om een andere reden een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van dit artikel of indien gedurende de eerste vijftien dagen van het tijdvak van dertig dagen bedoeld in het derde lid van dit artikel een der Overeenkomstsluitende Partijen de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeelt dat zij niet tevreden is over een tarief waarover overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeenstemming werd bereikt, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een hun op grond van het derde lid van dit artikel voorgelegd tarief of omtrent de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 14 van deze Overeenkomst.

6. Onverlet het bepaalde in het derde lid van dit artikel wordt geen tarief van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen dit niet hebben goedgekeurd.

7. De overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

Artikel 10. Iedere Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de op haar grondgebied uit het vervoer van passagiers, bagage, post en goederen door de luchtvaartmaatschappij aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij gemaakte netto-winst vrijelijk over te maken tegen de officiële wisselkoers. Indien het betalingsverkeer tussen Overeenkomstsluitende Partijen door een bijzondere overeenkomst is geregeld, dan is die overeenkomst van toepassing.

Artikel 11. 1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen overleg, op verzoek van een van hen, in een geest van nauwe samenwerking ten einde een bevredigende uitvoering van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Bijlagen ervan te verzekeren.

2. De luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen verstrekken op verzoek van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij gegevens en statistieken welke redelijkerwijze gevraagd kunnen worden betreffende de frequentie en de capaciteit van de geëxploiteerde diensten en het vervoer bewerkstelligd door de door haar aangewezen luchtvaartmaatschappij naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of het transitvervoer, met inbegrip van gegevens met betrekking tot de oorsprong en de bestemming van dit vervoer over de omschreven routes. Deze gegevens en statistieken zullen

niet meer gegevens bevatten dan die welke gemeenlijk worden vereist door de Raad van de Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 12. 1. Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht bepalingen uit deze Overeenkomst of uit haar Bijlagen te wijzigen, kan zij om consultaties met de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken. Deze consultaties, die zowel mondeling als schriftelijk kunnen worden gepleegd tussen de luchtvaartautoriteiten, vangen aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van ontvangst van het verzoek.

2. Alle wijzigingen van deze Overeenkomst waartoe op grond van het eerste lid is besloten, worden schriftelijk goedgekeurd door beide Partijen en zij zullen in werking treden op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen door notawisseling elkaar kennis hebben gegeven dat aan de desbetreffende grondwettelijke vereisten is voldaan.

3. De Luchtvaartautoriteiten kunnen wijzigingen van de Bijlage of Bijlagen van deze Overeenkomst schriftelijk overeenkomen.

Artikel 13. Indien een algemeen multilateraal Verdrag inzake luchtvervoer van kracht wordt dat beide Overeenkomstsluitende Partijen bindt, zullen de bepalingen van het multilaterale Verdrag gelden.

Artikel 14. 1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen dit op te lossen door overleg tussen de luchtvaartautoriteiten overeenkomstig artikel 11 en indien dit overleg mocht mislukken, door onderhandelingen.

2. Indien de onderhandelingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen niet zijn beëindigd binnen een tijdvak van negentig (90) dagen te rekenen van de datum waarop bovengenoemd verzoek (overeenkomstig artikel 11) is ontvangen, wordt het geschil, op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen, voorgelegd aan een scheidsgerecht.

3. Dit scheidsgerecht bestaat uit drie leden. Elk der Regeringen zal een scheidsman benoemen; dezen benoemen op hun beurt in gemeenschappelijk overleg als voorzitter een onderdaan van een derde Staat.

Indien de twee scheidsmannen niet zijn benoemd binnen het tijdvak van negentig (90) dagen te rekenen van de dag waarop een der beide Regeringen de scheidsrechterlijke regeling van het geschil heeft voorgesteld, of indien de twee scheidsmannen niet tot overeenstemming zijn gekomen binnen het aansluitende tijdvak van zestig (60) dagen terzake van de benoeming van een Voorzitter, kan ieder van de Overeenkomstsluitende Partijen aan de Voorzitter van de Raad van de Burgerluchtvaartorganisatie vragen de noodzakelijke benoemingen te doen.

4. Indien geen minnelijke schikking bereikt mocht worden beslist het scheidsgerecht bij meerderheid van stemmen. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen niet anders overeenkomen stelt het scheidsgerecht zijn eigen procedure vast en bepaalt zijn eigen zetel.

5. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich tot het aanvaarden van de voorlopige maatregelen die worden opgelegd gedurende de behandeling van het geschil, alsmede de uitspraak van de scheidsmannen, welke in alle gevallen bindend zal zijn.

6. Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen de besluiten van de scheidsmannen niet naleeft, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij gedurende de gehele tijd dat de besluiten niet worden nageleefd de rechten of voorrechten die krachtens deze Overeenkomst aan de in gebreke blijvende Overeenkomstsluitende Partij zijn verleend, beperken, opschorten of herroepen.

7. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen zal de bezoldiging van en de kosten voor de werkzaamheden van haar scheidsman voor haar rekening nemen en de helft van de bezoldiging en de kosten van de benoemde Voorzitter.

Artikel 15. Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen dat zij deze Overeenkomst wenst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Indien een zodanige mededeling wordt gedaan loopt de Overeenkomst af twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling in onderling overleg voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken.

Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 16. Deze Overeenkomst zal voorloping worden toegepast vanaf de datum van ondertekening en treedt in werking met ingang van de dag waarop de akten van bekrachtiging worden uitgewisseld.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO ENTRE EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS Y LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY RELATIVO AL TRANSPORTE AÉREO REGULAR

El Reino de los Países Bajos y la República del Paraguay que son Partes en el Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, han resuelto someter a una regulación específica el transporte aéreo entre sus respectivos territorios y para tal efecto, han nombrado sus Plenipotenciarios a saber: Su Majestad la Reina de los Países Bajos, a Su Excelencia el Doctor Max van der Stoel, Ministro de Asuntos Exteriores, y el Excelentísimo Señor Presidente de la República del Paraguay, a Su Excelencia el Ingeniero Tomás Salomoni, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Paraguay ante el Reino de los Países Bajos,

Quienes, después de haber canjeado sus respectivos Plenos Poderes, que fueron hallados en buena y debida forma,

Han convenido las siguientes disposiciones:

Artículo 1. A los fines del presente Acuerdo y a menos que el texto no lo estipule de otro modo:

1. El término “Convenio” significa el Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, comprendidos todos los anexos adoptados según el artículo 90 de dicho Convenio y toda enmienda de dicho Convenio o de sus Anexos adoptada según los artículos 90 y 94 del mismo;

2. La expresión “autoridades aeronáuticas” significa, en lo que concierne al Paraguay, la Dirección General de Aeronáutica Civil — Ministerio de Defensa Nacional” y en lo que concierne al Reino de los Países Bajos, — para los Países Bajos, “El Director General de Aviación Civil”; para Surinam, “El Director de Aviación Civil de Surinam”; y para las Antillas Neerlandesas “El Director de Aviación Civil de las Antillas Neerlandesas”, o en todos los casos cualquier persona u organismo que fuese autorizado por la Parte Contractante interesada para ejercer las funciones actualmente asumidas por las autoridades arriba mencionadas;

3. La expresión “empresa designada” significa toda empresa de transporte aéreo que una de las Partes Contratantes designe notificando a la otra, por escrito, conforme a las disposiciones del artículo 3 del presente Acuerdo para asegurar los servicios aéreos sobre las rutas fijadas;

4. El término “territorio” se entiende tal como está definido en el artículo 2 del Convenio;

5. Las expresiones “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “empresa de transporte aéreo”, “escala no comercial” tienen, respectivamente, los significados que les da el artículo 96 del Convenio.

Artículo 2. 1. Las Partes Contratantes se acuerdan la una a la otra los derechos estipulados en el presente Acuerdo con el objeto de asegurar servicios sobre las rutas que figuran en el Anexo establecido como consecuencia del presente Acuerdo

(que en adelante serán designados por las expresiones “servicios convenidos” y “rutas fijadas”).

Los servicios convenidos pueden ser explotados inmediatamente o en una fecha ulterior, una vez efectuadas las operaciones de designación previstas en el artículo 3 del presente Acuerdo.

2. Conforme a las disposiciones del presente Acuerdo, la empresa designada por cada una de las Partes Contratantes goza, mientras ella asegure un servicio convenido sobre una ruta fijada, de los siguientes privilegios:

- a. Sobrevolar sin escala el territorio de la otra Parte Contratante;
- b. Hacer escalas no comerciales sobre dicho territorio;
- c. Hacer escala, sobre el territorio de la otra Parte Contratante, en los puntos fijados para esta ruta en el Anexo del presente Acuerdo, con el fin de desembarcar o de embarcar, en tráfico internacional, pasajeros, mercaderías o correo.

3. Ninguna estipulación del numeral 2 del presente artículo será interpretada como acordando a la empresa de transporte aéreo de una de las Partes Contratantes el privilegio de embarcar, contra remuneración, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, mercaderías o correo, con destino a otro punto del territorio de esta otra Parte Contratante.

Artículo 3. 1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante una o más empresas de transporte aéreo para la explotación de los servicios convenidos sobre las rutas fijadas.

2. Una vez recibida esta designación, la otra Parte Contratante deberá bajo reserva de las disposiciones de los numerales 3 y 4 del presente Artículo, acordar sin demora a la empresa o empresas de transporte aéreo designadas, la autorización de la explotación apropiada.

3. Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que toda empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante pruebe su capacidad de satisfacer las condiciones prescriptas por las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades, conforme a las disposiciones del Convenio, para la explotación de servicios aéreos internacionales.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de no acordar la autorización de explotación prevista en el numeral 2 del presente Artículo, o de imponer aquellas condiciones que pueda estimar necesarias para el ejercicio, por la empresa de transporte aéreo designada, de los derechos especificados en el artículo 2 cuando dicha Parte Contratante no tenga prueba de que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de esta empresa pertenecen a la otra Parte Contratante que ha designado la empresa, o a nacionales de la misma.

5. Cuando una empresa de transporte aéreo fuese así designada y autorizada, podrá iniciar en cualquier momento la explotación de cualquiera de los servicios convenidos, bajo reserva de que esté en vigencia, en lo que concierne a este servicio, una tarifa establecida conforme a las disposiciones del artículo 9 del presente Acuerdo.

Artículo 4. 1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de explotación o de suspender el ejercicio, por la empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante, de los derechos especificados en el artículo 2 del presente Acuerdo, o de someter el ejercicio de estos derechos a las condiciones que juzgare necesarias cuando:

- a. No tenga prueba de que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de esta empresa pertenecen a la Parte Contratante que ha designado la empresa, o a nacionales de la misma, o que
- b. Esta empresa no se haya ajustado a las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que ha acordado estos derechos, o que
- c. Esta empresa no explote los servicios en las condiciones prescriptas por el presente Acuerdo.

2. A menos que la revocación, la suspensión o la imposición inmediata de las condiciones previstas en el numeral 1 del presente artículo sean necesarias para evitar nuevas infracciones a las leyes o reglamentos, tal derecho no podrá ser ejercido sin previa consulta con la otra Parte Contratante.

Artículo 5. 1. Las aeronaves utilizadas en servicio internacional por la empresa de transporte aéreo designada por una Parte Contratante así como sus equipos normales, sus repuestos, sus reservas de carburantes y de lubricantes, sus provisiones de a bordo (comprendidos los artículos alimenticios, las bebidas y tabacos) serán, a la entrada en el territorio de la otra Parte Contratante, exonerados de todos los derechos de aduana, gastos de inspección y otros derechos o tasas, a condición de que estos equipos y provisiones queden a bordo de las aeronaves hasta su reexportación.

2. Estarán igualmente exonerados de estos mismos derechos y tasas, a excepción de los gastos que impliquen retribución de servicios:

- a. Las provisiones de a bordo tomadas en el territorio de una Parte Contratante en los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante y destinadas al consumo a bordo de las aeronaves de la otra Parte Contratante que aseguran un servicio internacional;
- b. Los repuestos importados en el territorio de una de las Partes Contratantes para la conservación y reparación de las aeronaves empleadas en servicio internacional por la empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante;
- c. Los carburantes y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves empleadas en servicio internacional por la empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante, aún cuando esos abastecimientos deban ser utilizados en la parte del trayecto efectuado por sobre el territorio de la Parte Contratante en el cual han sido embarcados.

Podrá exigirse dejar bajo la supervisión o el control de la aduana, las mercaderías enumeradas en los literales *a*, *b* y *c* arriba mencionados.

Artículo 6. Los equipos normales de a bordo, así como las mencionadas mercaderías y abastecimientos que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante, no podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante sino con el consentimiento de las autoridades aduaneras de este territorio. En este caso, podrán ponerse bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportadas o hayan recibido otro destino autorizado por los reglamentos aduaneros.

Artículo 7. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de una Parte Contratante, no serán sometidos sino a un control razonablemente simplificado. Los

equipajes y las mercaderías en tránsito directo estarán exonerados de los derechos de aduana y de otras tasas similares.

Artículo 8. 1. Las empresas de transporte aéreo designadas por las dos Partes Contratantes gozarán de un trato justo e igual en la explotación de los servicios convenidos sobre las rutas fijadas.

2. En la explotación de los servicios convenidos, la empresa de transporte aéreo designada por cada una de las Partes Contratantes tendrá en cuenta los intereses de la empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante, para no dañar indebidamente a los servicios que esta última presta en todo o en parte de un mismo itinerario.

3. Los servicios convenidos que presta la empresa de transporte aéreo designada por cada una de las Partes Contratantes, tendrán como fin principal la provisión, en base a un coeficiente razonable de ocupación, de una capacidad adaptada a las necesidades normales y razonablemente previsibles del tráfico aéreo internacional procedente del o destinado al territorio de la Parte Contratante que ha designado la empresa.

4. Podrá proveerse una capacidad suplementaria para el transporte de pasajeros, mercaderías y correo, embarcados y desembarcados en puntos sobre las rutas fijadas, en los territorios de otros Estados, diferentes del que ha designado la empresa. Esta capacidad suplementaria será sometida al principio general según el cual la capacidad debe adaptarse:

- a. A las necesidades de tráfico entre el país de origen y los países de destino;
- b. A las necesidades de tráfico de la región atravesada, teniendo en cuenta los servicios locales y regionales;
- c. A las exigencias de la explotación de los servicios de largo alcance.

Artículo 9. 1. Las tarifas a ser aplicadas por la empresa de transporte aéreo de una de las Partes Contratantes para el transporte destinado a o procedente del territorio de la otra Parte Contratante serán establecidas a precios razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de apreciación, y especialmente, el costo de la explotación, un beneficio razonable y también las tarifas de otras empresas de transporte aéreo.

2. Las tarifas mencionadas en el numeral 1 del presente artículo serán, si fuese posible, fijadas de común acuerdo por las empresas de transporte aéreo designadas por ambas Partes Contratantes, luego de haber consultado con otras empresas que explotan, total o parcialmente, la misma ruta. Las empresas deberán, en la medida de lo posible, ponerse de acuerdo a este respecto, recurriendo al procedimiento de fijación de tarifas establecido por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

3. Las tarifas así determinadas serán sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, por lo menos con treinta días de anticipación a la fecha provista para su puesta en vigencia. En casos especiales, se podrá reducir este plazo, bajo reserva de acuerdo de dichas autoridades.

4. Si las empresas de transporte aéreo designadas no pueden ponerse de acuerdo sobre cualquiera de estas tarifas, o si por cualquier otra razón una tarifa no puede ser fijada conforme a las disposiciones del numeral 2 del presente artículo, o bien, si en el transcurso de los primeros quince días del período de treinta días mencionado en el numeral 3 del presente artículo, una Parte Contratante hiciera conocer a la otra Parte Contratante su desacuerdo con respecto a toda tarifa conforme a las disposiciones

del numeral 2 del presente artículo, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes deberán esforzarse por determinar la tarifa de común acuerdo.

5. Si las autoridades aeronáuticas no pueden ponerse de acuerdo sobre la aprobación de cualquiera de las tarifas que les han sido sometidas conforme al numeral 3 del presente artículo, ni sobre la fijación de cualquiera de las tarifas conforme al numeral 4, la desaveniencia se arreglará conforme a las disposiciones del artículo 14 del presente Acuerdo.

6. Bajo reserva de las disposiciones del numeral 3 del presente artículo, ninguna tarifa entrará en vigencia si las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes no la hayan aprobado.

7. Las tarifas establecidas conforme a las disposiciones del presente artículo se mantendrán en vigencia hasta que hayan sido fijadas nuevas tarifas conforme a las disposiciones del presente artículo.

Artículo 10. Cada Parte Contratante se compromete a asegurar a la otra Parte Contratante la libre transferencia, al tipo de cambio del sistema bancario vigente, de los excedentes de las entradas sobre los gastos realizados en su territorio, en lo que concierne al transporte de pasajeros, equipajes, envíos postales y mercancías, efectuados por la empresa designada por la otra Parte Contratante. Si el servicio de pagos entre las Partes Contratantes estuviese reglamentado por un acuerdo especial, este le será aplicable.

Artículo 11. 1. Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes en estrecha colaboración se consultarán a pedido de una de ellas para asegurar la aplicación y la ejecución satisfactoria de las disposiciones del presente Acuerdo y sus Anexos.

2. Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes, presentarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a pedido de éstas, los informes y las estadísticas que puedan razonablemente pedirse, en lo que concierne a la frecuencia y a la capacidad de los servicios prestados y el tráfico transportado por su empresa designada con destino a/o procedente del territorio de la otra Parte Contratante o en tránsito por el mismo, incluyendo los informes relativos al origen y al destino de este tráfico sobre las rutas fijadas. Estos informes y estadísticas no excederán a lo requerido corrientemente por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 12. 1. Si una Parte Contratante juzga deseable modificar cualquier disposición del presente Acuerdo o sus Anexos, esta podrá pedir una consulta con la otra Parte Contratante.

Esta consulta, que podrá realizarse entre las autoridades aeronáuticas, ya sea en forma oral o por correspondencia, deberá iniciarse en un plazo de sesenta (60) días a contar desde la fecha del pedido.

2. Toda modificación del presente Acuerdo decidida como consecuencia del numeral 1 será aprobada por escrito entre las Partes Contratantes y entrará en vigencia en la fecha en la cual las Partes Contratantes se hayan notificado por notas que las formalidades constitucionales requeridas para tal efecto han sido cumplidas.

3. Las autoridades aeronáuticas podrán convenir por escrito cualquier modificación del anexo o anexos del presente Acuerdo.

Artículo 13. En el caso de que entrase en vigor un Convenio General multilateral sobre el transporte aéreo, aceptado por ambas Partes Contratantes, prevalecerán entonces las disposiciones del Convenio multilateral.

Artículo 14. 1. Si surgiere alguna desaveniencia con respecto a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes buscarán solucionarla por vía de consulta entre las autoridades aeronáuticas, conforme a las disposiciones del artículo 11 y, en el caso de fracaso de estas consultas, por vía de negociaciones.

2. Si las negociaciones entre las Partes Contratantes, no concluyeran en un período de noventa (90) días, a partir de la fecha de recepción del pedido arriba mencionado, la desaveniencia será, a pedido de una de las Partes, sometida a un tribunal arbitral.

3. Este tribunal arbitral estará compuesto de tres miembros. Cada uno de los Gobiernos designará un árbitro; quienes, de común acuerdo, designarán a su vez como presidente a un nacional de un tercer Estado.

Si en el plazo de noventa (90) días a partir del día en que uno de los Gobiernos propuso el arreglo arbitral del litigio, los dos árbitros no hayan sido designados, o si en el curso de sesenta (60) días siguientes los dos árbitros no se han puesto de acuerdo en la designación de un Presidente, cada Parte Contratante puede pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que proceda a las designaciones necesarias.

4. Si no se llegare a un arreglo amistoso de la desaveniencia, el tribunal arbitral decidirá por mayoría de votos. Si las Partes Contratantes no acordaren nada en contrario, el mismo tribunal establecerá sus normas de procedimiento y determinará su sede.

5. Las Partes Contratantes se comprometen a aceptar las medidas provisionales dictadas en el curso de la instancia, así como el fallo de los árbitros que, en todos los casos, será definitivo.

6. Si una de las Partes Contratantes no diere cumplimiento a las decisiones de los árbitros, la otra Parte Contratante puede, durante todo el tiempo que dure el incumplimiento, limitar, suspender o revocar los derechos o privilegios acordados en virtud del presente Acuerdo a la Parte Contratante renuente.

7. Cada Parte Contratante soportará la remuneración y los gastos de la actividad de su árbitro y la mitad de la remuneración y los gastos del Presidente designado.

Artículo 15. Cada Parte Contratante podrá, en todo momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación deberá hacerse al mismo tiempo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

En este caso, el Acuerdo llegará a su término doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, salvo si dicha notificación por la otra Parte Contratante, salvo si dicha notificación es retirada de mutuo acuerdo antes de la expiración de este período.

A falta de acuse de recibo de la otra Parte Contratante, la notificación será considerada como recibida catorce (14) días después de su recepción en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 16. El presente Acuerdo tendrá aplicación provisoria desde el día de su firma y entrará en vigencia en la fecha del canje de los instrumentos de ratificación.

TEN BLIJKE WAARVAN de hierboven genoemde Gevolmachtigden deze Overeenkomst ondertekenen en daaraan hun zegel hechten.

GEDAAN te 's-Gravenhage op de 7de dag van de maand februari van het jaar 1974 in tweevoud, in de Nederlandse en de Spaanse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

EN FE DE LO CUAL los plenipotenciarios arriba mencionados firman y sellan el presente Acuerdo.

HECHO en La Haya a los 7 días del mes de febrero del año 1974, en dos ejemplares, en los idiomas neerlandés y español, igualmente auténticos.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

Por el Reino de los Países Bajos:

M. VAN DER STOEL

Voor de Republiek Paraguay:

Por la República del Paraguay:

TOMÁS SALOMONI

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

BIJLAGE

ROUTE SCHEMA

De Republiek Paraguay

Routes:

Deze zullen worden omschreven op een latere datum door de luchtvaartautoriteiten, overeenkomstig het derde lid van artikel 12 van de Overeenkomst.

Het Koninkrijk der Nederlanden

Routes:

Amsterdam/elk punt of tussenliggende punten in Europa/Las Palmas/elk punt of alle punten in Afrika/punten in Brazilië/Montevideo/Buenos Aires/Asunción/Santiago de Chile, in beide richtingen.

Punten in Suriname/via tussenliggende punten in Zuid-Amerika naar Asunción of verderliggende punten, in beide richtingen.

Punten in de Nederlandse Antillen/via tussenliggende punten in Zuid-Amerika naar Asunción en verderliggende punten, in beide richtingen.

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen een of meer punten op de aangegeven routes overslaan en ook in andere volgorde aanvliegen.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ANEXO

CUADRO DE RUTAS

La República del Paraguay

Rutas:

Serán fijadas en una fecha posterior por las autoridades aeronáuticas de conformidad al numeral 3 del artículo 12 del Acuerdo.

El Reino de los Países Bajos

Rutas:

Amsterdam/cualquier punto o puntos intermedios en Europa/Las Palmas/cualquier punto o puntos en África/puntos en Brasil/Montevideo/Buenos Aires/Asunción/Santiago de Chile y viceversa.

Puntos en Surinam/via puntos intermedios en América del Sur hacia Asunción o puntos más allá y viceversa.

Puntos en las Antillas Neerlandesas/via puntos intermedios en América del Sur hacia Asunción o puntos más allá y viceversa.

Las empresas designadas podrán omitir uno o más puntos en las rutas señaladas y también operar en orden diferente.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS
AND THE REPUBLIC OF PARAGUAY CONCERNING SCHED-
ULED AIR TRANSPORT SERVICES

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Paraguay, being Parties to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944,² have decided to apply specific regulations to the air transport services between their respective territories and, to that end, have appointed their Plenipotentiaries, as follows:

Her Majesty the Queen of the Netherlands: His Excellency Dr. Max van der Stoel,
Minister for Foreign Affairs, and

His Excellency the President of the Republic of Paraguay: His Excellency
Mr. Tomás Salomoni, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of
Paraguay to the Kingdom of the Netherlands,

Who, having exchanged their full powers, found in good and due form,
Have agreed as follows:

Article 1. For the purpose of this Agreement and unless the text provides otherwise:

1. The term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, and includes all annexes adopted under article 90 of that Convention and any amendment of that Convention or of its annexes adopted under articles 90 and 94 thereof;

2. The term “aeronautical authorities” means, in the case of Paraguay, the Directorate-General of Civil Aeronautics — Ministry of National Defence and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, for the Netherlands, the Director-General of Civil Aviation; for Suriname, the Director of Civil Aviation of Suriname, and for the Netherlands Antilles, the Director of Civil Aviation of the Netherlands Antilles, or in all cases the persons or institutions authorized by the Contracting Party concerned to exercise the functions assumed at present by the above-mentioned authorities;

3. The term “designated airline” means any airline designated in writing by one of the Contracting Parties to the other Contracting Party, in accordance with the provisions of article 3 of this Agreement, to provide air services on the routes specified;

4. The term “territory” is to be understood as defined in article 2 of the Convention;

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

¹ Applied provisionally on 7 February 1974, the date of signature, and came into force definitively on 13 December 1974, the date of the exchange of the instruments of ratification, which took place at The Hague, 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, and vol. 1008, p. 213.

Article 2. 1. The Contracting Parties shall grant each other the rights specified in this Agreement for the purpose of providing services on the routes that appear in the annex established by virtue of this Agreement (hereinafter referred to as “agreed services” and “specified routes”).

The agreed services may be operated immediately or at a future date, once the designation formalities referred to in article 3 of this Agreement have been carried out.

2. In accordance with the provisions of this Agreement, the airline designated by each of the Contracting Parties shall, while providing an agreed service on a specified route, enjoy the following rights:

- (a) The right to fly without landing over the territory of the other Contracting Party;
- (b) The right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- (c) 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 putting down or taking on international air traffic in passengers, cargo or mail.

3. None of the provisions of paragraph 2 of this article shall be deemed to confer on the airline of one of the Contracting Parties the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail for remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. 1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the operation of the agreed services on the specified routes.

2. Once the other Contracting Party has received notice of this designation, it shall without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, grant the appropriate operating authorization to the designated airline or airlines.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to show proof that it is able to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by the said authorities, in accordance with the provisions of the Convention, to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse the operating authorization 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 if the said Contracting Party is not satisfied that a substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been thus designated and authorized, it may commence operation of any of the agreed services at any time, provided that a tariff fixed in accordance with the provisions of article 9 of this Agreement is applied to that service.

Article 4. 1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization, or to suspend the exercise by the airline designated by the other Contracting Party of the rights specified in article 2 of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights, if:

- (a) 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 that

- (b) The airline has not complied with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights; or
- (c) The airline fails to operate the services in accordance with the conditions prescribed in this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions referred to in paragraph 1 of this article is necessary to prevent further infringements of the laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. 1. Aircraft employed in international traffic by the designated airline of one 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 shall, on arriving in 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 re-exported.

2. The following shall likewise be exempt from such duties and charges, excluding payment for services rendered:

- (a) Aircraft stores taken on in the territory of one Contracting Party within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party and intended for use on board aircraft of the other Contracting Party providing an international service;
- (b) Spare parts introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance and repair of aircraft employed in international traffic by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) Fuels and lubricants intended for aircraft employed in international traffic by the designated airline 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 Contracting Party in which they were taken on board.

The articles referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

Article 6. Regular equipment and the above-mentioned supplies and stores may not be unloaded in the territory of the other Contracting Party save with the consent of the customs authorities of that Party. When so unloaded, 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. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a reasonably simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

Article 8. 1. The airlines designated by the two Contracting Parties shall enjoy fair and equitable treatment in the operation of the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the airline designated by each of the Contracting Parties shall take into account the interests of the airline designated by the other Contracting Party, in order not to affect unduly the services which the latter provides on all or a part of a shared route.

3. The agreed services provided by the airline designated by each of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable

load factor, of capacity adequate to satisfy the normal and foreseeable requirements of international air traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which designated the airline.

4. Additional capacity may be provided for the transport of passengers, cargo and mail taken on and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline. Such additional capacity shall be subject to the general principle that capacity shall be related to:

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

Article 9. 1. The tariffs to be charged by the airline of one of the Contracting Parties for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, in particular the cost of operation, a reasonable profit, and the tariffs charged by other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, if possible, be fixed by agreement between the airlines designated by both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over all or part of the same route. The airlines shall, wherever possible, reach this agreement by having recourse to the tariff-fixing procedure established by the International Air Transport Association.

3. The tariffs so fixed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not less than 30 days before the proposed date of their introduction. In special cases this interval may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines are unable to reach agreement on any of these tariffs, or if for any reason a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this article, or if, during the first 15 days of the 30-day period mentioned in paragraph 3 of this article, a Contracting Party informs the other Contracting Party of its disapproval of any tariff agreed in accordance with paragraph 2 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article, nor on the determination of any tariff under paragraph 4, the matter shall be settled in accordance with article 14 of this Agreement.

6. Subject to paragraph 3 of this article, no tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties have approved it.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with this article.

Article 10. Each Contracting Party undertakes to enable the other Contracting Party to transfer freely, at the current bank rate of exchange, any receipt in excess of expenditure accruing in its territory from the carriage of passengers, baggage, mail and cargo by a designated airline of the other Contracting Party. Wherever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, this special agreement shall apply.

Article 11. 1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together at the request of one of them with a view to ensuring the satisfactory implementation of the provisions of this Agreement and its annexes.

2. The aeronautical authorities of one of the Contracting Parties shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such statements and statistics as may reasonably be requested concerning the frequency and capacity of the services provided and traffic carried by its designated carrier proceeding to and/or coming from the territory of the other Contracting Party or in transit through that territory, including statements relating to the origin and destination of such traffic on the specified routes. Such statements and statistics shall not exceed what is currently required by the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article 12. 1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement or its annexes, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may take place between the aeronautical authorities, either orally or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modifications of this Agreement decided upon pursuant to paragraph 1 shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which the Contracting Parties have informed each other by an exchange of notes that the relevant constitutional requirements have been complied with.

3. Any modification of the annex or annexes of this Agreement may be agreed upon in writing between the aeronautical authorities.

Article 13. If a general multilateral agreement concerning air transport, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the provisions of the multilateral agreement shall prevail.

Article 14. 1. If any dispute arises relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall endeavour to settle it by consultation between the aeronautical authorities, in accordance with article 11, and should these consultations fail, by negotiation.

2. If the negotiations between the Contracting Parties have not been concluded within ninety (90) days from the date of receipt of the above-mentioned request, the dispute shall, at the request of one of the Parties, be submitted to an arbitration tribunal.

3. This arbitration tribunal shall consist of three members. Each of the Governments shall appoint an arbitrator; these arbitrators shall in turn appoint by common consent as chairman a national of a third State.

If within a period of ninety (90) days from the day on which one of the Governments proposed that the dispute should be settled by arbitration, the two arbitrators have not been appointed, or if during the following sixty (60) days the two arbitrators have not reached agreement on the appointment of a chairman, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments.

4. If the arbitration tribunal fails to reach an amicable settlement of the dispute, it shall decide by majority vote. Unless the Contracting Parties agree otherwise,

the tribunal shall draw up its own rules of procedure and choose its own meeting place.

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

6. If, and so long as, either Contracting Party fails to comply with an arbitral award, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

7. Each Contracting Party shall be responsible for remunerating his own arbitrator and defraying the costs of his services, and for half the remuneration and costs of the chairman appointed.

Article 15. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to denounce this Agreement. Such notice shall be given simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

In this case, the Agreement shall terminate twelve (12) 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 that period.

Failing acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 16. This Agreement shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall enter into force on the date of the exchange of the instruments of ratification.

IN WITNESS WHEREOF the above-mentioned Plenipotentiaries have signed this Agreement and have thereto affixed their seals.

DONE at The Hague on 7 February 1974, in duplicate, in the Dutch and Spanish languages, both being equally authentic.

For the Kingdom of the Netherlands:

M. VAN DER STOEL

For the Republic of Paraguay:

TOMÁS SALOMONI

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

Republic of Paraguay

Routes:

These shall be determined at a later date by the aeronautical authorities in accordance with article 12, paragraph 3, of the Agreement.

Kingdom of the Netherlands

Routes:

Amsterdam/any point or intermediate points in Europe/Las Palmas/any point or points in Africa/points in Brazil/Montevideo/Buenos Aires/Asunción/Santiago, Chile, in both directions.

Points in Suriname/via intermediate points in South America to Asunción or points beyond in both directions.

Points in the Netherlands Antilles/via intermediate points in South America to Asunción or points beyond in both directions.

The designated airlines may omit one or more points on the routes indicated and also change the order of the points.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DU PARAGUAY RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS

Le Royaume des Pays-Bas et la République du Paraguay, tous deux parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944², ont décidé de soumettre les transports aériens entre leurs territoires respectifs à une réglementation spécifique et ont, à cet effet, désigné les Plénipotentiaires ci-après :

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, Son Excellence Monsieur Max van der Stoel,
Ministre des affaires extérieures,

et Monsieur le Président de la République du Paraguay, Son Excellence Monsieur Tomás Salomoni, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Paraguay au Royaume des Pays-Bas,

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs respectifs, reconnus en bonne et due forme,

Sont convenus des dispositions qui suivent :

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

1. Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que ses annexes adoptées conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement à ladite Convention ou à ses annexes adopté conformément aux articles 90 et 94 de ladite Convention;

2. L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Paraguay, du Ministère de la défense nationale (Direction générale de l'aéronautique civile) et, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, pour les Pays-Bas, du Directeur général de l'aviation civile, pour le Suriname, du Directeur de l'aviation civile du Suriname, et pour les Antilles néerlandaises, du Directeur de l'aviation civile des Antilles néerlandaises et, dans tous les cas, de toute personne ou organisme autorisé par la Partie contractante intéressée à exercer les fonctions actuellement assumées par les autorités susmentionnées;

3. L'expression « entreprise désignée » s'entend de toute entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes désigne par notification écrite à l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord, pour assurer les services aériens sur les routes indiquées;

4. Le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 7 février 1974, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 13 décembre 1974, date de l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à La Haye, conformément à l'article 16.

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, et vol. 1008, p. 213.

5. 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.

Article 2. 1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits énoncés dans le présent Accord afin d'assurer des services sur les routes indiquées dans l'annexe établie en conséquence du présent Accord (qui seront désignés ci-après par les expressions «services convenus» et «routes indiquées»).

Les services convenus peuvent être exploités immédiatement ou à une date ultérieure une fois accomplies les opérations de désignation prévues à l'article 3 du présent Accord.

2. Conformément aux dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes jouit, tant qu'elle assure un service convenu sur une route indiquée, des privilèges ci-après :

- a) Survoler sans escale le territoire de l'autre Partie contractante;
- b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c) Faire escale, sur ledit territoire, aux points indiqués sur cette route dans l'annexe au présent Accord afin de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise de transports aériens d'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

Article 3. 1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre une ou plusieurs entreprises de transports aériens qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité des dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante pourra refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord, dans tous les cas où elle n'aura pas la preuve 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. Lorsqu'une entreprise aura été désignée et autorisée, elle pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus sous réserve qu'un tarif établi comme il est spécifié à l'article 10 du présent Accord soit en vigueur en ce qui le concerne.

Article 4. 1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de retirer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits, indiqués à l'article 2

du présent Accord, par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

- a) Dans tous les cas où elle n'aura pas la preuve 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 celle-ci;
- b) Si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits; ou
- c) Si l'entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit nécessaire de procéder immédiatement au retrait de l'autorisation ou à la suspension des droits ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que les lois et règlements continuent d'être enfreints, ledit droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 5. 1. Les aéronefs que l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes affecte à des services internationaux de même que leur équipement normal, les pièces de rechange, les carburants et les lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord, seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Seront aussi exemptés de ces droits, frais et taxes, à l'exception des redevances correspondant à des services :

- a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de cette Partie, et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs de l'autre Partie affectés à un service international;
- b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs affectés à un service international pour l'entreprise désignée de l'autre Partie;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés à des aéronefs affectés à un service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie, même s'ils doivent être utilisés au-dessus du territoire de la Partie où ils sont embarqués.

Il pourra être exigé que les articles et produits mentionnés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus demeurent sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

Article 6. L'équipement normal de bord, de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs de chaque Partie contractante, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés de quelque autre façon conformément aux règlements douaniers.

Article 7. Les passagers qui traversent le territoire d'une Partie contractante en transit ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 8. 1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes jouiront d'un traitement juste et équitable dans l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur tout ou partie d'un même itinéraire.

3. Les services convenus exploités par l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes auront pour principal objet d'assurer, en fonction d'un coefficient de charge raisonnable, une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

4. Une capacité supplémentaire pourra être assurée pour le transport de passagers, marchandises et courrier embarqués ou débarqués à des points situés sur les routes indiquées dans le territoire d'Etats tiers. Cette capacité supplémentaire sera soumise au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée :

- a) Aux besoins du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- b) Aux besoins du trafic de la région traversée, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 9. 1. Les tarifs que l'entreprise de l'une des Parties contractantes appliquera au transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable et des tarifs appliqués par d'autres entreprises.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 seront si possible fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route. Les entreprises devront autant que possible réaliser cet accord en recourant au mécanisme de fixation des tarifs établi par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins 30 jours avant la date envisagée pour leur entrée 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 ci-dessus, ou encore si, au cours des 15 premiers jours de la période de 30 jours visée au paragraphe 3 ci-dessus, une Partie contractante fait savoir à l'autre Partie contractante qu'elle n'approuve pas un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

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 ci-dessus, ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4, le différend sera réglé comme il est stipulé à l'article 14 du présent Accord.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, aucun tarif ne pourra entrer en vigueur s'il n'a été approuvé par les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes.

7. Les tarifs établis 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 s'engage à assurer à l'autre le droit de transférer librement, au taux de change du système bancaire en vigueur, les excédents des recettes réalisées sur son territoire du fait du transport de passagers, de bagages, d'envois postaux et de marchandises par l'entreprise désignée par cette autre Partie. Si le service des paiements entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, c'est celui-ci qui s'applique.

Article 11. 1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes, dans un esprit d'étroite collaboration, se consulteront à la demande de l'une d'elles pour assurer l'application et l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son annexe.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur leur demande, les rapports et statistiques que celles-ci pourront raisonnablement demander concernant la fréquence et la capacité des services assurés et le trafic transporté par l'entreprise désignée de la première Partie à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie, ou en transit par ledit territoire, et notamment les rapports relatifs à l'origine et à la destination dudit trafic sur les routes indiquées. Ces rapports et statistiques ne seront pas plus détaillés que ceux qui sont couramment requis par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 12. 1. Si une Partie contractante juge souhaitable de modifier l'une quelconque des dispositions du présent Accord et de son annexe, elle pourra demander des consultations avec l'autre Partie. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, de vive voix ou par correspondance, devront commencer dans les soixante (60) jours de la date de la demande.

2. Toute modification du présent Accord, convenue conformément au paragraphe 1, sera approuvée par écrit par les Parties contractantes et entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties se seront mutuellement informées par écrit que les formalités constitutionnelles requises à cet effet ont été accomplies.

3. Les autorités aéronautiques pourront convenir par écrit de toute modification de l'annexe au présent Accord.

Article 13. Si une convention générale multilatérale relative aux transports aériens, acceptée par les deux Parties contractantes, entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront.

Article 14. 1. Si un différend s'élève au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront de le régler par voie de consultations entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 11, et, en cas d'échec de ces consultations, par voie de négociations.

2. Si les négociations entre les Parties contractantes n'aboutissent pas dans les quatre-vingt-dix (90) jours de la date de la demande susmentionnée, le différend sera porté, à la demande de l'une des Parties, devant un tribunal d'arbitrage.

3. Ce tribunal se composera de trois membres. Chacun des gouvernements désignera un arbitre et ceux-ci désigneront à leur tour, d'un commun accord, un ressortissant d'un pays tiers comme président du tribunal.

Si dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date à laquelle l'un des gouvernements a proposé le règlement du litige par arbitrage, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si dans les soixante (60) jours qui suivent les deux arbitres n'ont pu convenir de la désignation d'un président, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

4. Si le différend ne se règle pas à l'amiable, le tribunal d'arbitrage se prononcera à la majorité des voix. Sauf décision contraire des Parties contractantes, ledit tribunal établira ses règles de procédure et fixera son siège.

5. Les Parties contractantes s'engagent à accepter les décisions provisoires rendues au cours de l'instance, ainsi que le verdict des arbitres, qui sera, en tous les cas, définitif.

6. Si l'une des Parties contractantes manque à se conformer aux décisions des arbitres, l'autre Partie peut, tant que dure le manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie défaillante.

7. Chacune des Parties contractantes assumera le coût de la rémunération et des frais de son arbitre et la moitié du coût de la rémunération et des frais du président désigné.

Article 15. Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette décision devra être simultanément notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, si ladite notification n'est pas retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Faute d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme lui étant parvenue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16. Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter du jour de sa signature et entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires susmentionnés ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

FAIT à La Haye, le 7 février 1974, en deux exemplaires en anglais et en espagnol, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

M. VAN DER STOEL

Pour la République du Paraguay :

TOMÁS SALOMONI

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

République du Paraguay

Routes :

Les routes seront indiquées ultérieurement par les autorités aéronautiques, conformément au paragraphe 3 de l'article 12 de l'Accord.

Royaume des Pays-Bas

Routes :

Amsterdam/tout point ou tous points intermédiaires situés en Europe/Las Palmas/tout point ou tous points situés en Afrique/points situés au Brésil/Montevideo/Buenos Aires/Asunción/Santiago du Chili et *vice versa*.

Points situés au Suriname/via des points intermédiaires situés en Amérique du Sud jusqu'à Asunción ou points situés au-delà et *vice versa*.

Points situés aux Antilles néerlandaises/via des points intermédiaires situés en Amérique du Sud jusqu'à Asunción ou points situés au-delà et *vice versa*.

Les entreprises désignées pourront omettre de faire escale en un ou plusieurs points des routes désignées et exploiter ces routes dans un ordre différent.

No. 17879

**NETHERLANDS
and
SENEGAL**

Air Transport Agreement (with annex and exchange of letters). Signed at Dakar on 27 July 1977

Authentic text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**PAYS-BAS
et
SÉNÉGAL**

Accord relatif au transport aérien (avec annexe et échange de lettres). Signé à Dakar le 27 juillet 1977

Texte authentique : français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du Sénégal, dénommés ci-après Parties contractantes;

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre et au-delà de leurs territoires et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine;

Désireux d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²;

Sont convenus de ce qui suit :

TITRE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}. Les Parties contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement des relations aériennes civiles internationales énumérées à l'annexe ci-jointe établie en application du présent Accord.

Article 2. Pour l'application du présent Accord et de son annexe,

1^o) Le terme « territoire » s'entend pour chaque Partie contractante [des] régions terrestres et [des] eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles ladite Partie contractante exerce sa souveraineté.

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne sera applicable qu'au territoire en Europe.

2^o) L'expression « Autorités aéronautiques » signifie :

- En ce qui concerne la République de Sénégal, le Ministre chargé de l'Aéronautique Civile
- En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le Ministre chargé de l'Aéronautique Civile
- Ou dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à assumer de telles fonctions.

3^o) L'expression « entreprise désignée » signifie l'entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura nommément désignée comme étant l'instrument choisi par elle pour exploiter les services aériens spécifiés dans le présent Accord, et qui aura été agréée par l'autre Partie contractante, selon les dispositions dudit Accord.

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 27 juillet 1977, conformément aux dispositions de l'échange de lettres annexé, et entré en vigueur à titre définitif le 22 septembre 1978, date de la dernière des notifications par lesquelles les Parties contractantes s'étaient informées de l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles requises, conformément à l'article 20.

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, et vol. 1008, p. 213.

4°) Le terme «tarif» désigne les prix du transport des passagers, des bagages et des marchandises et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, ainsi que les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exception toutefois des rémunérations et conditions relatives aux transports du courrier.

Article 3. 1°) Les lois et règlements de chaque Partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2°) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises et envois postaux seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, marchandises et envois postaux, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes, aux mesures découlant des règlements sanitaires et au régime des devises.

Article 4. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes, et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante, aux fins d'exploitation des routes aériennes spécifiées à l'annexe ci-jointe. Chaque Partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 5. 1°) Les aéronefs utilisés en trafic international par l'entreprise désignée d'une Partie contractante ainsi que leurs équipements normaux (y compris leurs pièces de rechange), leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et d'autres droits ou taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2°) Seront également exonérés de ces mêmes droits ou taxes à l'exception des redevances ou taxes représentatives de services rendus :

- a) Les provisions de bord de toute origine prises sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les Autorités de ladite Partie contractante et embarquées sur les aéronefs assurant un service international 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 à la navigation internationale de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en trafic 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 de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs de 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 qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration de douane.

TITRE II. SERVICES AGRÉÉS

Article 6. Les Parties contractantes s'accordent réciproquement le droit de faire exploiter par l'entreprise désignée de chacune d'elles les services aériens spécifiés au présent Accord et à son annexe. Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression «services agréés».

Article 7. 1^o) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés sur les routes indiquées à l'annexe du présent Accord.

2^o) Dès réception de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de celles de l'article 9 du présent Accord, accorder sans délai, à l'entreprise ainsi désignée, les autorisations d'exploitation appropriées.

3^o) Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourront exiger que l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites, dans le domaine de l'exploitation des services aériens internationaux, par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites Autorités, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

Article 8. En application des articles 77 et 79 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale visant la création, par deux ou plusieurs Etats, d'organisations d'exploitation en commun ou d'organismes internationaux d'exploitation, le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas accepte que le Gouvernement de la République du Sénégal, conformément aux articles 2 et 4 et aux pièces annexes du Traité relatif aux Transports aériens signé à Yaoundé le 28 mars 1961, auquel la République du Sénégal a adhéré, se réserve le droit de désigner la Société Air-Afrique comme instrument choisi par lui pour l'exploitation des services agréés.

Article 9. 1^o) Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 de l'article 7 lorsque ladite Partie contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle 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.

2^o) Chaque Partie contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de limiter ou de suspendre l'exercice par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, des droits spécifiés à l'article 6 du présent Accord lorsque :

- a) Elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle 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 que
- b) Cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits, ou que
- c) Cette entreprise n'exploitera pas dans les conditions prescrites par le présent Accord.

3°) A moins que la limitation, la suspension ou la révocation ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions particulièrement graves auxdits lois et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation prévue à l'article 17, avec l'autre Partie contractante. En cas d'échec de cette consultation, il sera recouru à l'arbitrage conformément à l'article 18.

Article 10. 1°) L'exploitation des services agréés entre les territoires, des Parties contractantes constitue, pour elles, un droit fondamental et primordial.

2°) Les deux Parties contractantes sont d'accord pour faire appliquer le principe de l'égalité et de la réciprocité dans tous les domaines relatifs à l'exercice des droits résultant du présent Accord.

Les entreprises désignées des deux Parties contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable; elles devront bénéficier de possibilités et de droits égaux et respecter le principe d'une répartition égale de la capacité à offrir pour l'exploitation des services agréés.

3°) Elles devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

Article 11. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante jouira lorsqu'elle exploitera un service agréé des droits suivants :

- a) Survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie contractante;
- b) Faire des escales sur ledit territoire pour des fins non commerciales;
- c) Faire des escales sur ledit territoire afin d'y débarquer et d'y embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises.

Article 12. 1°) Sur chacune des routes figurant à l'annexe du présent Accord les services agréés auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

2°) L'entreprise désignée de chaque Partie contractante pourra satisfaire, dans la limite de la capacité globale prévue au 1^{er} alinéa du présent article, aux besoins du trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes spécifiées à l'annexe ci-jointe et le territoire de l'autre Partie contractante, compte tenu des services locaux et régionaux.

3°) Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises désignées devront décider entre elles de mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire du trafic. Elles en rendront compte immédiatement aux Autorités aéronautiques de leurs pays respectifs qui pourront se consulter si elles le jugent utile.

4°) Au cas où l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne désire pas utiliser sur une ou plusieurs routes soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qu'elle devrait offrir compte tenu de ses droits, elle s'entendra avec l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause.

L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

Article 13. 1^o) Les entreprises désignées soumettront pour approbation, aux Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, soixante (60) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, leur programme d'exploitation, ce délai pouvant être réduit dans le cas de changements ultérieurs, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

2^o) Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fourniront, sur demande, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, toutes données statistiques régulières ou autres de transport aérien, pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité de transport offerte par l'entreprise désignée de la première Partie contractante. Ces statistiques contiendront toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic sur les services agréés.

Article 14. 1^o) Les tarifs à appliquer par les entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, ainsi que des tarifs appliqués par les autres entreprises de transports aériens.

2^o) Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, convenus entre les entreprises de transports aériens désignées de deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la route; les entreprises doivent autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de l'Association du transport aérien international pour l'élaboration des tarifs.

3^o) Les tarifs ainsi convenus sont 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 peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

4^o) Cette approbation 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 partir de la date où la soumission aura été effectuée conformément au paragraphe 3 du présent article, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière prévue au paragraphe 3, les Autorités aéronautiques peuvent convenir d'un délai inférieur à trente (30) jours pour la notification d'un éventuel désaccord.

5^o) Lorsqu'un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou lorsqu'une Autorité aéronautique, dans les délais mentionnés au paragraphe 4 du présent article, fait connaître à l'autre Autorité aéronautique son désaccord à l'égard de tout tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes doivent après avoir consulté les Autorités aéronautiques de tout autre Etat dont elles estiment utile de prendre l'avis, s'efforcer de déterminer le tarif au moyen d'un accord entre elles.

6^o) Si les Autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur la détermination d'un tarif aux termes du paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé d'après les dispositions prévues dans le présent Accord pour le règlement des différends.

7°) Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif.

8°) Les entreprises de transports aériens désignées ne pourront appliquer d'autres tarifs que ceux qui ont été convenus et approuvés.

Article 15. 1°) Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement les excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire en raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises.

2°) Ce transfert s'effectuera sur la base des cours de change commerciaux prévalant pour les paiements courants.

3°) Dans la mesure où le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un Accord spécial, celui-ci sera applicable.

4°) Les excédents de recettes sur les dépenses visés au paragraphe 1^{er} du présent article, réalisés par l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes seront exonérés d'impôt sur le revenu et/ou d'impôt sur les sociétés par l'autre Partie contractante.

Article 16. Les deux Parties contractantes conviennent de se consulter chaque fois que de besoin afin de coordonner leurs services aériens respectifs.

TITRE III. CONSULTATION—ARBITRAGE—DÉNONCIATION

Article 17. 1°) Chaque Partie contractante pourra à tout moment demander des consultations entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent Accord et/ou de son annexe.

2°) Ces consultations qui pourront se faire sous forme de discussions ou par écrit commenceront au plus tard dans les soixante (60) jours à compter du jour de réception de la demande.

3°) Toute modification du présent Accord qui serait décidée lors des consultations prévues au paragraphe 1^{er} ci-dessus sera convenue par écrit entre les Parties contractantes et prendra effet à la date où les deux gouvernements se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités prévues par leurs législations intérieures respectives.

4°) Toute modification de l'annexe au présent Accord, décidée lors des consultations prévues au paragraphe 1^{er} ci-dessus, sera convenue par écrit entre les Autorités aéronautiques et prendra effet immédiatement.

Article 18. 1°) Au cas où un différend, relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'article 17, soit entre les Autorités aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties contractantes, il sera soumis, sur demande d'une des Parties contractantes, à un Tribunal arbitral.

2°) Ce Tribunal arbitral sera composé de trois membres. Chacune des deux Parties contractantes désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme Président.

Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'une des deux Parties contractantes a proposé le règlement arbitral du litige les deux arbitres n'ont pas été désignés,

ou si, dans le cours du mois suivant, les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation du Président, chaque Partie contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3°) Le Tribunal arbitral décide à la majorité des voix, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable. Pour autant que les Parties contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4°) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

5°) Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie contractante pourra, aussi long temps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

6°) Chaque Partie contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

Article 19. Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation prendra effet douze (12) mois après la date de réception par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. Au cas où la Partie contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait tenue pour reçue quinze (15) jours après sa réception au Siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

TITRE IV. DISPOSITIONS FINALES

Article 20. Chacune des Parties contractantes notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises pour la mise en vigueur du présent Accord qui prendra effet à la date de la dernière notification.

Article 21. Le présent Accord et son annexe ainsi que toutes modifications ultérieures seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour y être enregistrés.

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

FAIT à Dakar, le 27 juillet 1977 en double exemplaire en langue française.

Pour le Gouvernement
du Royaume des Pays-Bas :

[Signé]

EMERIC EITEL SYDNEY DE JONGH
Ambassadeur
du Royaume des Pays-Bas

Pour le Gouvernement
de la République du Sénégal :

[Signé]

MAMADOU DIOP
Ministre des Travaux publics,
de l'Urbanisme et des Transports

ANNEXE

1^o) TABLEAU DES ROUTES

a) Route sénégalaise

Un point au Sénégal—Madrid ou Rome—un point en République Fédérale d'Allemagne—un point aux Pays-Bas—Copenhague—Oslo—Stockholm—Londres ou New York et *vice versa*.

b) Route néerlandaise

Un point aux Pays-Bas—un point en République Fédérale d'Allemagne ou Zurich—un point au Sénégal—Conakry ou Freetown—Rio de Janeiro ou São Paulo—Buenos Aires—Montevideo—Santiago du Chili et *vice versa*.

2^o) Tout point des routes énumérées ci-dessus pourra, au gré des entreprises désignées, ne pas être desservi sur tout ou partie de leurs services.

3^o) Les entreprises désignées des Parties contractantes pourront desservir respectivement sur les routes ci-dessus un ou plusieurs points autres que ceux inscrits au tableau des routes.

Cependant aucun droit de trafic commercial ne pourra être exercé par l'une de ces entreprises entre ce ou ces points et le territoire de l'autre Partie contractante, à moins que ces droits n'aient été spécialement concédés par celle-ci.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

L'AMBASSADEUR DU ROYAUME DES PAYS-BAS

Dakar, le 27 juillet 1977

Excellence,

Me référant à l'Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République du Sénégal relatif au transport aérien signé ce jour à Dakar, le 27 juillet 1977, j'ai l'honneur de vous proposer que cet Accord soit appliqué provisoirement à partir d'aujourd'hui, en attendant l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises pour sa mise en vigueur.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître l'accord de votre Gouvernement sur cette proposition.

Je saisis l'occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma haute considération.

[Signé]

EMERIC EITEL SYDNEY DE JONGH

Son Excellence Monsieur Mamadou Diop
Ministre des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports
de la République du Sénégal

II

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'URBANISME ET DES TRANSPORTS
DE LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL

Dakar, le 27 juillet 1977

Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée de ce jour dont la teneur suit :

[Voir lettre I]

Je vous fais connaître que le Gouvernement du Sénégal accepte cette proposition.

Je vous prie d'agréer, Excellence, les assurances de ma haute considération.

[Signé]

MAMADOU DIOP

Son Excellence Monsieur Emeric Eitel Sydney de Jongh
Ambassadeur du Royaume des Pays-Bas

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERN-
MENT OF THE REPUBLIC OF SENEGAL

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Senegal, hereinafter referred to as Contracting Parties;

Desiring to promote the development of air transport services between and beyond their territories and to further as much as possible international co-operation in this field;

Desiring to apply to these services the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;²

Have agreed as follows:

TITLE I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing the international civil air services specified in the annex hereto, drawn up pursuant to this Agreement.

Article 2. For the purpose of this Agreement and its annex,

(1) The term “territory” means, for each Contracting Party, the land and the territorial waters adjacent thereto over which each Contracting Party exercises its sovereignty.

With regard to the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply only to the territory in Europe.

(2) The term “aeronautical authorities” means:

- In the case of the Republic of Senegal, the Minister for Civil Aviation
- In the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister for Civil Aviation
- Or in both cases any person or body authorized to perform such functions.

(3) The term “designated airline” means an airline designated by name by one of the Contracting Parties as the carrier which it has chosen to operate the air services specified in this Agreement, and which shall have been accredited by the other Contracting Party, in accordance with this Agreement.

(4) The term “tariff” means the prices charged for carrying passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, and the prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

¹ Applied provisionally from 27 July 1977, in accordance with the provisions of the annexed exchange of letters, and came into force definitively on 22 September 1978, the date of the last of the notifications by which the Contracting Parties informed each other of the completion of their required constitutional procedures, 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, and vol. 1008, p. 213.

Article 3. (1) The laws and regulations of each Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft within its territory shall apply to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The passengers, crews and consignors of cargo and mail shall comply, either personally or through a third party acting in their name and on their behalf, with the laws and regulations governing, in the territory of each Contracting Party, the entry, stay and exit of passengers, crews, cargo and mail, such as those relating to admission, exit clearance formalities, immigration, customs and measures arising from health and foreign-exchange regulations.

Article 4. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one Contracting Party and still valid shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the air routes specified in the attached annex. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize as valid for flight over its territory, certificates of competency and licences issued to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 5. (1) Aircraft operated on international services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment (including spare parts), their supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) shall, when entering the territory of the other Contracting Party, be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar duties or taxes, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until they are re-exported.

(2) The following shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of any fees or taxes charged for services rendered:

- (a) Stores of any origin taken on board in the territory of one Contracting Party within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party and taken on board aircraft operating an international service of the other Contracting Party;
- (b) Spare parts imported into the territory of one of the Contracting Parties for the maintenance or repair of aircraft operated on international services of the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) Fuel and lubricants intended to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies have to be used on the part of the flight above the territory of the Contracting Party in which they were taken on board.

(3) Aircraft equipment and materials and supplies that are on board aircraft of the designated airline of a Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the consent 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 have been declared to customs.

TITLE II. AGREED SERVICES

Article 6. The Contracting Parties grant to each other the right to have the air services specified in this Agreement and its annex operated by the designated airlines of either of them. The said services shall hereinafter be referred to as "agreed services".

Article 7. (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the routes indicated in the annex to this Agreement.

(2) As soon as this designation has been received, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 3 of this article and those of article 9 of this Agreement, without delay grant to the airline thus designated the appropriate operating authorization.

(3) The aeronautical authorities of one of the Contracting Parties may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed for operating an international airline under the laws and regulations normally applied by the said authorities under the Convention on International Civil Aviation.

Article 8. In implementation of articles 77 and 79 of the Convention on International Civil Aviation referring to the creation by two or more States of joint operating airline or international operating agencies, the Government of the Kingdom of the Netherlands agrees that the Government of the Republic of Senegal, in accordance with articles 2 and 4 and the annexed documents of the Treaty relating to air transport signed at Yaoundé on 28 March 1961, to which the Republic of Senegal acceded, reserves the right to designate the Air Afrique company as the carrier it chooses to operate the agreed services.

Article 9. (1) Each Contracting Party shall have the right not to grant the operating authorization referred to in article 7, paragraph 2, if the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Contracting Party or its nationals.

(2) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to limit or suspend the exercise of the rights specified in article 6 of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party:

- (a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party that has designated the airline or in nationals of such Contracting Party, or
- (b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party which has granted these rights, or
- (c) In case the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(3) Unless limitation, suspension or revocation is essential to prevent further particularly serious infringements of the said laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation, as referred to in article 17, with the other Contracting Party. If such consultation is unsuccessful, arbitration shall be resorted to in accordance with article 18.

Article 10. (1) Operation of the agreed services between the territories of the Contracting Parties constitutes for them, a basic and primary right.

(2) The two Contracting Parties agree to apply the principle of equality and reciprocity in all areas connected with exercise of the rights arising from this Agreement.

The designated airlines of the two Contracting Parties shall be guaranteed fair and equitable treatment; they shall enjoy equal opportunities and rights and shall

respect the principle of equal distribution of the capacity to be offered for operating the agreed services.

(3) Where they operate on the same routes, they shall take their mutual interests into account so as not to affect each other's services unduly.

Article 11. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service, 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, and
- (c) To make stops in the said territory for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, mail and cargo.

Article 12. (1) On each of the routes specified in the annex to this Agreement, the main object of the agreed services shall be to provide a capacity, on the basis of a reasonable load factor, corresponding to the normal and reasonably foreseeable requirements of the international traffic from or to the territory of the Contracting Party which has designated the airline exploiting the said services.

(2) The airline designated by each Contracting Party may satisfy, within the limits of the overall capacity provided for under paragraph 1 of this article, the traffic requirements between the territories of the third States situated on the routes specified in the annex to this Agreement and the territory of the other Contracting Party, local and regional services being taken into account.

(3) In order to meet the requirement of any unforeseen or temporary traffic on these routes, the designated airlines shall decide among themselves how to respond to this temporary increase in traffic. They shall immediately inform the aeronautical authorities of their respective countries which may consult each other if they deem this useful.

(4) In the case where the airline designated by one of the Contracting Parties does not wish to use on one or more routes either a part or the whole of the transport capacity which it should offer, having regard to its rights, it shall agree with the airline designated by the other Contracting Party to transfer to the latter, for a specified period of time, all or part of the transport capacity in question.

The designated airline which transfers all or part of its rights may take them back at the end of the period specified.

Article 13. (1) The designated airlines shall submit their operational schedule for approval to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, not later than sixty (60) days before the entry into operation of the agreed services; this period may be reduced in the light of subsequent changes subject to the agreement of the said authorities.

(2) The aeronautical authorities of one of the Contracting Parties shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical air transport data as may be reasonably required for monitoring the transport capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party. These statistics shall include all the necessary data for determining the volume, origin and destination of the traffic carried on the agreed services.

Article 14. (1) The tariffs to be charged by the designated airlines of one of the Contracting Parties for carriage to or from the territory of the other Contracting

Party shall be established at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, in particular the cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

(2) The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of the two Contracting Parties after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the airlines using the procedures of the International Air Transport Association for establishing the tariffs.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the 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) This approval 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 approved. Where the period for submission is reduced as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree on a period of less than thirty (30) days for notification of possible disapproval.

(5) Where a tariff cannot be established in accordance with paragraph 2 of this article, or where an aeronautical authority, within the period referred to in paragraph 4 of this article, gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2, the aeronautical authorities of both Contracting Parties, after consulting the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(6) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article, or on the determination of any tariff under paragraph 5 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of this Agreement for the settlement of disputes.

(7) Any tariff established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until a new tariff has been established.

(8) Designated airlines may not apply tariffs other than those which have been agreed and approved.

Article 15. (1) Either Contracting Party shall grant the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and cargo.

(2) This transfer shall be transacted on the basis of the commercial rates of exchange for current payments.

(3) To the extent that the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, such special agreement shall apply.

(4) The excess of receipts over expenditures referred to in paragraph 1 of this article obtained by the designated airline of one of the Contracting Parties shall be exempt from income tax and/or company tax by the other Contracting Party.

Article 16. The two Contracting Parties agree to consult each other whenever the need arises, in order to co-ordinate their respective air services.

TITLE III. CONSULTATION—ARBITRATION—DENUNCIATION

Article 17. (1) Each Contracting Party may at any time request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties for the purpose of interpreting, applying or amending this Agreement and/or its annex.

(2) Such consultation, which may be held through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

(3) Any amendment of this Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph 1 above shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which both Governments have informed each other that the formalities required by their respective internal laws have been complied with.

(4) Any amendment of the annex to this Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph 1 above shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect immediately.

Article 18. (1) Where a dispute relating to the interpretation or application of this Agreement has not been settled in accordance with the provisions of article 17, either between the aeronautical authorities or between the Governments of the Contracting Parties, it shall, at the request of one of the Contracting Parties, be submitted to an arbitration tribunal.

(2) This arbitration tribunal shall be composed of three members. Each of the two Contracting Parties shall appoint an arbitrator and the two arbitrators shall agree upon the appointment of a national of a third State as Chairman.

If the two arbitrators have not been appointed within two months from the date on which one of the two Contracting Parties proposed arbitration of the dispute, or if the arbitrators fail to agree upon the appointment of the Chairman within one month after their appointment, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments.

(3) If the arbitration tribunal fails to reach an amicable settlement, it shall render its decision by majority vote. Unless the Contracting Parties agree otherwise, it shall draw up its own rules of procedure and determine its own meeting place.

(4) The Contracting Parties undertake to comply with any provisional measures ordered in the course of the proceedings and with the arbitral award which shall be deemed final in all cases.

(5) If and so long as either Contracting Party fails to comply with an arbitral award, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

(6) Each Contracting Party shall pay the remuneration for the services of its own arbitrator and half the remuneration of the Chairman appointed.

Article 19. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to denounce this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The denunciation shall take effect twelve (12) months after the date of receipt by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of that period. If the Contracting Party receiving such notice fails to acknowledge

receipt thereof, the said notice shall be deemed to have been received fifteen (15) days after its receipt at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization.

TITLE IV. FINAL PROVISIONS

Article 20. Each of the Contracting Parties shall notify the other of the completion of the constitutional procedures required for the entry into force of this Agreement which shall take effect on the date of the last notification.

Article 21. This Agreement and the annex thereto as well as any subsequent amendments shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

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

DONE at Dakar, on 27 July 1977, in duplicate in the French language.

For the Government
of the Kingdom of the Netherlands:

[Signed]

EMERIC EITEL SYDNEY DE JONGH
Ambassador
of the Kingdom of the Netherlands

For the Government
of the Republic of Senegal:

[Signed]

MAMADOU DIOP
Minister of Public Works,
Urban Development and Transport

ANNEX

(1) ROUTE SCHEDULE

(a) Senegalese route

A point in Senegal—Madrid or Rome—a point in the Federal Republic of Germany—a point in the Netherlands—Copenhagen—Oslo—Stockholm—London or New York, in both directions.

(b) Netherlands route

A point in the Netherlands—a point in the Federal Republic of Germany or Zurich—a point in Senegal—Conakry or Freetown—Rio de Janeiro or São Paulo—Buenos Aires—Montevideo—Santiago, Chile, in both directions.

(2) Any point on the above-mentioned routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on all or part of their services.

(3) The designated airlines of the Contracting Parties may, respectively, serve one or more different points on the above routes other than those included in the route schedule.

However, no commercial traffic rights shall be exercised by any of those airlines between this or these points and the territory of the other Contracting Party, unless these rights have been specially granted by that Party.

EXCHANGE OF LETTERS

I

AMBASSADOR OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

Dakar, 27 July 1977

Sir,

With reference to the Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Senegal signed at Dakar today, 27 July 1977, I have the honour to propose to you that this Agreement should be applied provisionally as from today, pending completion of the constitutional formalities required for its entry into force.

I should be grateful to receive notification of your Government's acceptance of this proposal.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

EMERIC EITEL SYDNEY DE JONGH

His Excellency Mr. Mamadou Diop
Minister of Public Works, Urban Development and Transport
of the Republic of Senegal

II

THE MINISTER OF PUBLIC WORKS, URBAN DEVELOPMENT AND TRANSPORT
OF THE REPUBLIC OF SENEGAL

Dakar, 27 July 1977

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date which reads as follows:

[See letter I]

I hereby inform you that the Government of Senegal accepts this proposal.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

MAMADOU DIOP

His Excellency Mr. Emeric Eitel Sydney de Jongh
Ambassador of the Kingdom of the Netherlands

No. 17880

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
PARAGUAY**

**Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed
at Bonn on 26 November 1974**

Authentic texts: German and Spanish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
PARAGUAY**

**Accord relatif aux transports aériens (avec échange de
notes). Signé à Bonn le 26 novembre 1974**

Textes authentiques : allemand et espagnol.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet
1979.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REPUBLIK PARAGUAY ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Paraguay,
in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber
hinaus zu regeln,
haben folgendes vereinbart:

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

1. „Konvention“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkom-
men über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller gemäß Artikel 90 dieser
Konvention angenommenen Anhänge sowie aller Änderungen dieser Konvention
oder deren Anhänge, die gemäß Artikel 90 und 94 desselben angenommen wurden
und die für die beiden Vertragsparteien gültig sind.

2. „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den
Bundesminister für Verkehr; in bezug auf die Republik Paraguay die Generaldirek-
tion für Zivile Luftfahrt im Ministerium für Nationale Verteidigung oder in beiden
Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden oblie-
genden Aufgaben ermächtigt ist.

3. „Bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen, das eine Ver-
tragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 dieses Abkommens schriftlich
als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 dieses
Abkommens festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

4. Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Flug-
linienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ haben für die An-
wendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 der Konvention festgelegte
Bedeutung.

Artikel 2. (1) Nach Maßgabe dieses Abkommens genießt das von jeder Ver-
tragspartei bezeichnete Unternehmen bei der Durchführung des vereinbarten
Dienstes auf einer festgelegten Linie folgende Rechte:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) in dem genannten Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den festgelegten Punkten der im
Fluglinienplan gemäß Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Linien zu landen,
um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr
aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der Vertragspar-
teien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden durch Noten-
wechsel zwischen den Regierungen der Vertragsparteien festgelegt.

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

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 dieses Abkommens 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 dieses Abkommens die genannte Genehmigung unverzüglich.

(3) Die Behörden einer Vertragspartei können von jedem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den durch Gesetze und sonstige Vorschriften vorgeschriebenen Erfordernissen zu entsprechen, die nach Maßgabe der Konvention von den genannten Behörden bei der Durchführung des internationalen Luftverkehrs üblicher- und vernünftigerweise angewendet werden.

(4) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, nach vorheriger Konsultation einem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsgenehmigung zu verweigern oder zu widerrufen, wenn dieses 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) Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens genannten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei bezeichnete Unternehmen auszusetzen oder die Ausübung dieser Rechte von ihr notwendig erscheinenden Bedingungen abhängig zu machen, wenn

- a) ihr nicht nachgewiesen ist, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle an diesem Unternehmen der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat oder Staatsangehörigen desselben zustehen, oder
- b) dieses Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei nicht befolgt hat, oder
- c) dieses Unternehmen die Dienste nicht nach den Bedingungen betreibt, die durch dieses Abkommen vorgeschrieben sind.

Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 dieses Abkommens 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 dieses Abkommens 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 Vertragspartei 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 bezeichnete 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 Durchfuhrverboten 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 dieses Abkommens festgelegten Linie zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb der Dienste auf den nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens 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 dieses Abkommens festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussichtlichen 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 dieses Abkommens 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 dieses Abkommens 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 dieses Abkommens 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 dieses Abkommens 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 gleiche Linie 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 auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens 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 dieses Abkommens 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 für die Einstellung von Fachpersonal wird auf Antrag des daran interessierten Unternehmens erteilt. 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) dieses Abkommens 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 und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 12. 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 dieses Abkommens ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 13. (1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 dieses Abkommens 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 Ernennung 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.

Artikel 15. Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens 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 Asunción 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.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA Y LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY SOBRE EL TRANSPORTE AÉREO

La República Federal de Alemania y la República del Paraguay,
Deseando reglamentar el transporte aéreo entre sus respectivos territorios y fuera de ellos,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1. A los fines del presente Acuerdo y a menos que el texto no estipule de otro modo:

1) El término “Convenio” significa el Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, comprendidos todos los anexos adoptados según el Artículo 90 de dicho Convenio y toda enmienda de dicho Convenio o de sus Anexos adoptada según los Artículos 90 y 94 del mismo, que se hallen vigentes entre ambas Partes Contratantes;

2) El término “autoridad aeronáutica” se referirá, en el caso de la República Federal de Alemania, al “Ministro Federal de Transportes”; en el caso de la República del Paraguay a la Dirección General de Aeronáutica Civil – Ministerio de Defensa Nacional”, o en ambos casos a cualquier otra persona o institución autorizada para asumir las funciones ejercidas por estas autoridades;

3) El término “empresa designada” se referirá a una empresa de transporte aéreo que una Parte Contratante haya designado por escrito a la otra Parte Contratante de acuerdo con el Artículo 3 de este Acuerdo como una empresa que se dedicará a servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2;

4) Los términos “territorio”, y servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional” y “escala para fines no comerciales” tendrán para la aplicación de este Acuerdo la acepción fijada en los Artículos 2 y 96 del Convenio.

Artículo 2. (1) Conforme a las disposiciones del presente Acuerdo, la empresa designada por cada una de las Partes Contratantes goza, mientras ella asegure un servicio convenido sobre una ruta fijada, de los siguientes privilegios:

- a) Sobrevolar sin escala el territorio de la otra Parte Contratante;
- b) Hacer escalas no comerciales sobre dicho territorio;
- c) Hacer escala, sobre el territorio de la otra Parte Contratante, en los puntos fijados en las rutas acordadas en el itinerario, conforme lo dispone el numeral 2 de este Artículo, con el fin de desembarcar o de embarcar para fines comerciales, en tráfico internacional, pasajeros, correo o mercaderías.

(2) Las rutas en las cuales las empresas designadas por las Partes Contratantes pueden verificar los servicios aéreos internacionales serán especificadas por intercambio de notas entre los Gobiernos de las Partes Contratantes.

Artículo 3. (1) Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas, de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo, pueden ser explotados en cualquier momento, siempre que:

- a) La Parte Contratante a la cual se le hayan concedido los derechos especificados en el numeral 1 del Artículo 2, hubiese designado por escrito una o más empresas designadas, y
- b) Que la Parte Contratante que otorgue estos derechos hubiese autorizado a la empresa designada o a las empresas designadas para la explotación de los servicios aéreos.

(2) A reserva de lo estipulado en los numerales 3 y 4 de este Artículo, y de lo acordado en el Artículo 9 de este Acuerdo, la Parte Contratante que otorgue estos derechos dará sin demora la autorización antes mencionada.

(3) Las autoridades de una de las Partes Contratantes podrán exigir que toda empresa designada por la otra Parte Contratante pruebe su capacidad de satisfacer las condiciones prescriptas por las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades conforme a las disposiciones del Convenio, para la explotación de servicios aéreos internacionales.

(4) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de denegar o revocar previa consulta, a una empresa designada por la otra Parte Contratante la autorización de explotación prevista en el numeral 2 de este Artículo, si dicha empresa fuese incapaz de probar, cuando se solicite que una parte esencial de la propiedad y el control efectivo de esa empresa, corresponden a nacionales o corporaciones de la otra Parte Contratante, o a esta misma.

Artículo 4. (1) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de explotación o de suspender el ejercicio, por la empresa designada por la otra Parte Contratante, de los derechos especificados en el Artículo 3 numeral 2, o de someter el ejercicio de estos derechos a las condiciones que juzgare necesario cuando:

- a) No tenga prueba de que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de esta empresa pertenecen a la Parte Contratante que ha designado la empresa, o a nacionales de la misma, o que
- b) Esta empresa no se haya ajustado a las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que ha acordado estos derechos, o que
- c) Esta empresa no explote los servicios en las condiciones prescriptas por el presente Acuerdo.

Cada Parte Contratante ejercerá este derecho solamente después de una consulta de acuerdo a lo estipulado en el Artículo 12 de este Acuerdo, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las leyes o reglamentos.

(2) Cada una de las Partes Contratantes podrá sustituir, mediante comunicación escrita a la otra Parte Contratante, una empresa designada por otra empresa, en las condiciones del Artículo 3 de este Acuerdo. La nueva empresa designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la línea aérea a la que sustituye.

Artículo 5. Las cargas impuestas en el territorio de cada una de las Partes Contratantes por el uso de aeropuertos y otras ayudas para la navegación aérea por parte de las aeronaves de una empresa designada de la otra Parte Contratante, no serán más altas que las que paguen las aeronaves de una empresa nacional en los servicios aéreos internacionales similares.

Artículo 6. (1) Las aeronaves utilizadas por una empresa designada de una Parte Contratante, que entren en el territorio de la otra Parte Contratante, salgan de éste o le sobrevuelen, así como también el combustible, los lubricantes, las piezas de repuesto, el equipo corriente y las provisiones de a bordo, estarán exentos de derechos aduaneros y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones o tránsito de mercaderías. Esto se aplicará también cuando las mercaderías que se encuentren a bordo de las mencionadas aeronaves, se consuman en vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante últimamente citada.

(2) El combustible, los lubricantes, las provisiones de a bordo, las piezas de repuesto y el equipo corriente, introducidos temporalmente en el territorio de una de las Partes Contratantes para ser instalados inmediatamente o después de almacenados, en las aeronaves de una empresa designada de la otra Parte Contratante o llevados de otra manera a bordo o exportados nuevamente de otro modo del territorio de la Parte Contratante primeramente mencionada, quedarán exentos de los derechos y otros gravámenes indicados en el numeral 1.

(3) El combustible y los lubricantes que se tomen en el territorio de una Parte Contratante a bordo de las aeronaves de una empresa designada de la otra Parte Contratante y se usen en los servicios aéreos internacionales, estarán exentos de los derechos y otros gravámenes designados en el numeral 1 y de eventuales derechos especiales sobre el consumo.

(4) Cada una de las Partes Contratantes podrá someter a vigilancia aduanera las mercaderías mencionadas en los numerales 1 a 3.

(5) En tanto que no se perciban derechos ni otros gravámenes para las mercaderías expresadas en los numerales 1 a 3, dichas mercaderías no estarán sujetas a las prohibiciones y restricciones de tipo económico sobre importación, exportación y tránsito que, de otra manera, pudiesen ser aplicadas.

Artículo 7. (1) Las empresas designadas de cada una de las Partes Contratantes gozarán de justas e iguales posibilidades para realizar el servicio en cualquier ruta especificada conforme al numeral 2 del Artículo 2 del presente Acuerdo.

(2) En la explotación de los servicios en las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo, la empresa designada por cada una de las Partes Contratantes tendrá en cuenta los intereses de la empresa designada por la otra Parte Contratante, para no dañar indebidamente a los servicios que esta última presta en todo o en parte de una misma ruta.

(3) El servicio aéreo internacional en cualquiera de las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo deberá tener como primordial objetivo ofrecer la capacidad adecuada para satisfacer las demandas previsibles de tráfico para y del territorio de la Parte Contratante que designe la empresa. El derecho de esta empresa para efectuar transportes entre los puntos de una ruta especificados de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo que se encuentren localizados en el territorio de la otra Parte Contratante, y los puntos localizados en un tercer país o países, será ejercido en interés de un desenvolvimiento ordenado del tráfico aéreo internacional, de suerte que aquella capacidad se adapte a

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

Artículo 8. (1) Las empresas designadas comunicarán a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos con treinta días de anticipación a la inauguración de los servicios en las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo, la clase de servicio, los tipos de aeronaves que se emplearán y los itinerarios. Esto se hará igualmente en el caso de que haya posteriores modificaciones.

(2) Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cuando se solicite, todas las publicaciones periódicas u otros informes estadísticos de las empresas designadas que puedan solicitarse debidamente con el fin de controlar la capacidad ofrecida por cualquier empresa designada de la primera Parte Contratante en las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 del presente Acuerdo. Tales informes contendrán todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como también la procedencia y el destino del tráfico.

Artículo 9. (1) Las tarifas que se cobrarán por pasajes y carga en las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo serán fijadas tomando en consideración todos los factores relevantes, tales como el costo de explotación, beneficios razonables, las características de las diferentes rutas y las tarifas cobradas por otras empresas que operan en las mismas rutas o parte de ellas.

(2) Las tarifas serán fijadas, si es posible, para cada ruta mediante acuerdo entre las respectivas empresas designadas. Con este fin las empresas designadas acatarán las decisiones aplicables de acuerdo con el sistema de fijación de tarifas de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), o bien, a ser posible, las empresas designadas se entenderán directamente entre sí previa consulta con las empresas de transportes aéreos de terceros países que operan en las mismas rutas o parte de ellas.

(3) Cualquier tarifa acordada de este modo será sometida a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos treinta días antes de la fecha fijada para su entrada en vigor. Este período puede ser reducido en casos especiales siempre que las autoridades aeronáuticas estén de acuerdo en ello.

(4) No habiéndose llegado a un acuerdo conforme al numeral 2 de este Artículo entre las empresas designadas, o si una de las Partes Contratantes no estuviere de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación, conforme al numeral 3, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes fijarán, de común acuerdo, las tarifas para aquellas rutas o parte de las mismas, sobre las cuales no se haya llegado a un acuerdo.

(5) En el caso de que no se llegase a un acuerdo, conforme al numeral 4 de este Artículo, entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, se aplicarán las cláusulas del Artículo 13 de este Acuerdo. Hasta que no sea dictada una sentencia arbitral, la Parte Contratante que ha manifestado su desaprobación a las tarifas, tiene el derecho de exigir de la otra Parte Contratante que mantenga las tarifas anteriores.

Artículo 10. Cada una de las empresas designadas por cualquier Parte Contratante puede mantener y emplear su propio personal para sus servicios en los aeropuertos y en las ciudades del territorio de la otra Parte Contratante, donde la misma empresa se proponga mantener una agencia; la autorización de trabajo para la incorporación de personal calificado se concederá a solicitud de la empresa interesada en

ello. Si una empresa designada renuncia a establecer su propia organización en los aeropuertos en el territorio de la otra Parte Contratante, esa empresa designada encargará los trabajos en cuestión, en la medida de lo posible, al personal de uno de aquellos aeropuertos o de una empresa designada conforme al literal *a*) del numeral 1 del Artículo 3 de este Acuerdo.

Artículo 11. Siempre que sea necesario habrá un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación e inteligencia en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Acuerdo.

Artículo 12. Con objeto de examinar enmiendas al presente Acuerdo o al itinerario o problemas de interpretación, cada una de las Partes Contratantes puede solicitar en cualquier momento una consulta. Lo mismo rige para el examen de la aplicación del Acuerdo si, a juicio de una de las Partes Contratantes, el intercambio de opiniones previsto en el Artículo 11 de este Acuerdo no ha dado resultado. La consulta se hará en el plazo de sesenta días siguientes a la recepción de la demanda por la otra Parte Contratante.

Artículo 13. (1) De surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación de este Acuerdo que no pueda solucionarse de conformidad con el Artículo 12 del presente Acuerdo, la cuestión será sometida a un tribunal de arbitraje a petición de una de las Partes Contratantes.

(2) El tribunal de arbitraje se constituirá, en cada caso, de forma que cada una de las Partes Contratantes designe un árbitro y los dos árbitros de común acuerdo, elegirán a un ciudadano de un tercer Estado como árbitro dirimente, al que designarán los Gobiernos de las dos Partes Contratantes. Los árbitros serán designados en un plazo de 60 días y el árbitro dirimente en un plazo de 90 días, a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes notificó a la otra parte su propósito de someter el desacuerdo a un arbitraje.

(3) Si no se observan los plazos señalados en el numeral 2, cada una de las Partes Contratantes, a la falta de otro acuerdo, puede solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que efectúe los nombramientos necesarios. En caso de que el Presidente tenga la nacionalidad de una de las dos Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, el vicepresidente que le sustituye en el cargo efectuará los nombramientos.

(4) El tribunal de arbitraje decidirá por mayoría de votos. Las decisiones serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes sufragará los gastos de su árbitro así como los de su representación en el procedimiento ante el tribunal de arbitraje; los gastos del árbitro dirimente así como los demás gastos serán sufragados a partes iguales por las dos Partes Contratantes. El tribunal de arbitraje adoptará su propio reglamento.

Artículo 14. En el caso de que entre en vigor un Convenio general multilateral sobre el transporte aéreo, aceptado por ambas Partes Contratantes, prevalecerán entonces las disposiciones del Convenio multilateral.

Artículo 15. Este Acuerdo, cualquier enmienda que se haga al mismo y cualquier intercambio de notas de conformidad con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo serán comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para su registro.

Artículo 16. (1) El presente Acuerdo será ratificado. Los instrumentos de ratificación serán canjeados tan pronto como sea posible en Asunción.

(2) Este Acuerdo entrará en vigor treinta días después del canje de los instrumentos de ratificación.

(3) Cada una de las Partes Contratantes podrá denunciar en cualquier momento por escrito el presente Acuerdo. El Acuerdo dejará de regir un año después de la recepción de la denuncia en la otra Parte Contratante.

GESCHEHEN zu Bonn am 26. November 1974 in zwei Urschriften, jede in deutscher und in spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

HECHO en Bonn, el 26 de noviembre de 1974, en dos originales, en lengua alemana y española, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
Por la República Federal de Alemania:

Dr. H. G. SACHS

Für die Republik Paraguay:
Por la República del Paraguay:

Dr. ROQUE J. YÓDICE CODAS

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER STAATSEKRETÄR IM AUSWÄRTIGEN AMT

Bonn, 26. November 1974

404-455.00 PAR

Exzellenz,

ich beehre mich, Ihnen in Ausführung des Artikels 2 Absatz 2 des am heutigen Tage unterzeichneten Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Paraguay über den Luftverkehr namens der Regierung der Bundesrepublik Deutschland folgende Vereinbarung vorzuschlagen:

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

FLUGLINIENPLAN

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

Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte nach Punkten in der Republik Paraguay und nach Punkten darüber hinaus.

II. *Fluglinien, die von den seitens der Republik Paraguay bezeichneten Unternehmen betrieben werden*

Von Punkten in der Republik Paraguay über Zwischenlandepunkte nach Punkten in der Bundesrepublik Deutschland und nach Punkten darüber hinaus.

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.

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

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

[Signed — Signé]¹

Seiner Exzellenz Herrn Dr. Roque Jesús Yódice Codas
Ausserordentlicher und bevollmächtigter Botschafter
der Republik Paraguay
Bonn

¹ Signed by Dr. Hans-Georg Sachs — Signé par Hans-Georg Sachs.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

DER STAATSEKRETÄR IM AUSWÄRTIGEN AMT

26 de noviembre de 1974

404-455.00 PAR

Excelencia:

Tengo el honor de referirme al párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo sobre el Transporte Aéreo entre la República Federal de Alemania y la República del Paraguay firmado en el día de hoy y de proponerle en nombre del Gobierno de la República Federal de Alemania acordar lo siguiente:

El servicio aéreo entre nuestros territorios podrá realizarse en las rutas especificadas en el siguiente

ITINERARIO

I. *Rutas que seguirán las empresas designadas por la República Federal de Alemania*

Desde puntos en la República Federal de Alemania vía puntos intermedios hacia puntos en la República del Paraguay y puntos más allá.

II. *Rutas que seguirán las empresas designadas por la República del Paraguay*

Desde puntos en la República del Paraguay vía puntos intermedios hacia puntos en la República Federal de Alemania y puntos más allá.

III. Una empresa designada puede dejar voluntariamente uno o más puntos de una ruta fijada si el punto de origen de esta ruta está situado en el territorio de la Parte Contratante que ha designado la empresa.

En caso de que el Gobierno de la República del Paraguay se declare conforme con el itinerario arriba indicado, esta Nota y la Nota de respuesta de Vuestra Excelencia en la que conste la conformidad de su Gobierno constituirán un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos que entrará en vigor el mismo día que el precitado Acuerdo.

Hago propicia la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más distinguida consideración.

[Signed — Signé]¹

A Su Excelencia Señor Dr. Roque Jesús Yódice Codas
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
de la República del Paraguay
Bonn

¹ Signed by Dr. Hans-Georg Sachs — Signé par Hans-Georg Sachs.

II

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

EMBAJADA DEL PARAGUAY EN ALEMANIA

Bonn-Bad Godesberg, den 26. November 1974

Herr Staatssekretär!

Ich beehre mich, den Empfang Ihrer Note vom heutigen Tage zu bestätigen, die folgenden Wortlaut hat:

[See note I — Voir note I]

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

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

[Signed — Signé]

Dr. ROQUE J. YÓDICE CODAS
Botschafter

Seiner Exzellenz dem Staatssekretär im Auswärtigen Amt
Herrn Dr. Hans-Georg Sachs
Bonn

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

EMBAJADA DEL PARAGUAY EN ALEMANIA

Bonn-Bad Godesberg, 26 de noviembre de 1974

Señor Secretario de Estado:

Tengo el honor de acusar recibo de su nota de fecha de hoy, cuyo texto es el siguiente:

[See note I — Voir note I]

Tengo el honor de comunicarle que el Gobierno de la República del Paraguay está conforme con el itinerario contenido en su nota y con que la citada nota y esta nota de respuesta constituyan un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos que entrará en vigor el mismo día que el Acuerdo entre la República del Paraguay y la República Federal de Alemania sobre el Transporte Aéreo, firmado en fecha de hoy.

Hago propicia la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más distinguida consideración.

[Signed — Signé]

Dr. ROQUE J. YÓDICE CODAS
Embajador

A Su Excelencia Señor Dr. Hans-Georg Sachs
Secretario de Estado
Ministerio de Relaciones Exteriores
Bonn

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE REPUBLIC OF PARAGUAY

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

Article 1. For the purposes of this Agreement and unless the text provides otherwise,

1. The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December, 1944,² including all the annexes adopted under article 90 of that Convention and all amendments to that Convention or to its annexes adopted under articles 90 and 94 thereof in force between the two Contracting Parties;

2. The term “aeronautical authority” means, in the case of The Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; and, in the case of the Republic of Paraguay, the Directorate-General of Civil Aeronautics—Ministry of National Defence, or in both cases any other person or institution authorized to assume the functions exercised by those authorities;

3. The term “designated airline” means any airline which one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with article 3 of this Agreement as an airline that will provide international air services on specific routes in accordance with article 2 (2);

4. The terms “territory”, “air service”, “international air service” and “stops for non-traffic purposes” shall, for the implementation of this Agreement, have the meaning established in articles 2 and 96 of the Convention.

Article 2. (1) Under the provisions of this Agreement, the airline designated by each of the Contracting Parties shall, while providing an agreed service on a fixed route, enjoy the following privileges:

- (a) Of overflying the territory of the other Contracting Party without landing;
- (b) Of making stops for non-traffic purposes in the said territory;
- (c) Of making stops, in the territory of the other Contracting Party, at fixed points on the routes agreed on in the route schedule, in accordance with paragraph (2) of this article, in order to discharge or take on passengers, mail or freight for international traffic purposes.

(2) The routes on which the airlines designated by the Contracting Parties may operate international air services shall be specified in an exchange of notes between the Governments of the Contracting Parties.

¹ Came into force on 26 August 1978, i.e., 30 days after the exchange of the instruments of ratification, which took place at Asunción on 27 July 1978, 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, and vol. 1008, p. 213.

Article 3. (1) The international air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph 2, of this Agreement, may be operated at any time, provided that:

- (a) The Contracting State to which the rights specified in article 2, paragraph (1), have been granted, shall have designated one or more airlines in writing, and
- (b) The Contracting Party granting the said rights shall have authorized the designated airline or airlines to operate the air services.

(2) Subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this article, and to article 9 of this Agreement, the Contracting Party granting such rights shall issue the above-mentioned authorization without delay.

(3) The authorities of either Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by the said authorities, in accordance with the provisions of the Convention, for the operation of international air services.

(4) Each Contracting Party shall reserve the right, after consultation, to withhold or revoke the authorization to operate referred to in paragraph (2) of this article granted to an airline designated by the other Contracting Party, if such airline is unable to prove, upon request, that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Contracting Party itself.

Article 4. (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise, by the airline designated by the other Contracting Party, of the rights specified in article 3, paragraph (2), or to make the exercise of such rights subject to such conditions as it may deem necessary where:

- (a) It has no proof that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party that has designated the airline, or in nationals thereof, or that
- (b) Such airline has not complied with the laws or regulations of the Contracting Party which granted such rights, or that
- (c) Such airline is not operating the services in the manner prescribed by this Agreement.

Each Contracting Party shall exercise the said right only after holding consultations in accordance with article 12 of this Agreement, unless it is deemed necessary to suspend the service immediately or to prescribe immediately conditions for the service in order to avoid further breaches of the laws or regulations.

(2) Each of the Contracting Parties may, by written notification to the other Contracting Party, replace a designated airline by another airline, subject to the requirements of article 3 of this Agreement. 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 levied in the territory of each Contracting Party for the use of airports and navigational aids by the aircraft of an airline designated by the Contracting Party shall not be higher than those paid by aircraft of a national airline providing similar international air services.

Article 6. (1) Aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party entering, departing from or flying over the territory of the other Contracting

Party as well as fuel, lubricants, spare parts, standard equipment and aircraft stores, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the importation, exportation or transit of goods. This shall also apply when the goods on board the said aircraft are consumed in flight over the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and other standard equipment introduced temporarily into the territory of one Contracting Party for installation, immediately or after storage, in the aircraft of an airline designated by the other Contracting Party or otherwise carried on board or re-exported in some other manner from the territory of the former Contracting Party shall be exempt from the duties and other charges mentioned in paragraph (1).

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air service shall be exempt from the duties and other charges specified in paragraph (1) and from any special consumption taxes.

(4) Each of the Contracting Parties may place the goods referred to in paragraphs 1 to 3 under customs supervision.

(5) To the extent that no duties or other charges are levied thereon, the goods referred to in paragraphs (1) to (3) shall not be subject to any economic prohibitions and restrictions in respect of their importation, exportation and transit that might otherwise be applied to them.

Article 7. (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to provide service on any route specified in accordance with article 2, paragraph (2), of this Agreement.

(2) In the operation of services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), of this Agreement, the airline designated by each of the Contracting Parties shall take account of the interests of the airline designated by the other Contracting Party in order not to harm unduly the services which the latter operates over all or part of the same route.

(3) The international air service on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), of this Agreement shall have as its primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of such airline to carry traffic between points on a route specified in accordance with article 2, paragraph (2), of this Agreement, which are situated in the territory of the other Contracting Party, and points in third countries shall be exercised in the interest of the orderly development of international air transport, in such a way that capacity is adapted to:

- (a) The traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (b) The traffic demand existing in the zones through which the air services pass, account being taken of local and regional services;
- (c) The requirements for the economic operation of through air services.

Article 8. (1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of both Contracting Parties, not later than 30 days prior to the inauguration of air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), of this Agreement, the type of service, the types of aircraft to be used and the routes. This shall also apply to any subsequent changes.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, all periodic or other statistical data of the designated airlines that may be duly requested for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first-mentioned Contracting Party on the routes specified in accordance with article 2, paragraph 2, of this Agreement. Such data shall include all the information required to determine the amount of traffic carried and the origin and destination of such traffic.

Article 9. (1) In fixing the rates to be charged for passengers and freight on the routes specified in accordance with article 2, paragraph 2, of this Agreement, account shall be taken of all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the rates charged by other airlines operating over the same routes or parts thereof.

(2) The rates shall, if possible, be established for each route by agreement between the respective airlines concerned. For this purpose, the designated airlines shall be governed by such decisions as are applicable under the rate-setting procedures of the International Air Transport Association (IATA), or shall, if possible, agree on such rates directly between themselves after consulting with third-country airlines operating 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 at least 30 days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

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

(5) Where no accord, as mentioned in paragraph 4 of this article, is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of article 13 of this Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award is rendered, the Contracting Party which has withheld its consent to the given rates shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the rates previously in force.

Article 10. Each airline designated by either Contracting Party may maintain and employ its own personnel for its services in the airport and towns in the territory of the other Contracting Party where it intends to maintain an agency; work permits for skilled personnel shall be issued at the request of the airline concerned. If a designated airline foregoes establishing its own organization at airports in the territory of the other Contracting Party, it shall relegate the work in question, as far as possible, to the personnel of one of such airports or of an airline designated in accordance with article 3, paragraph 1, sub-paragraph (a), of this Agreement.

Article 11. Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in order to achieve close co-operation and understanding in all matters pertaining to the application and interpretation of this Agreement.

Article 12. Consultation may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the route schedule or problems of interpretation. The same shall apply for discussion of the application of the Agreement if, in the opinion of one of the Contracting Parties, the exchange of views provided for in article 11 of this Agreement has not produced a solution. Such consultation shall take place within 60 days from the receipt of any such request by the other Contracting Party.

Article 13. (1) Where a dispute arises with respect to the interpretation or application of this Agreement that cannot be settled in accordance with article 12 of this Agreement, the question shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of one of the Contracting Parties.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted *ad hoc* as follows: each Contracting Party shall appoint one member and these two members shall by mutual agreement choose a national of a third State as umpire to be appointed by the Governments of the two Contracting Parties. The members shall be appointed within 60 days and the umpire within 90 days from the date on which either Contracting Party has notified the other Party of its intention to submit the disagreement to arbitration.

(3) Where the periods specified in paragraph 2 are not observed, either Contracting Party may, in the absence of any other agreement, request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. Where the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented, the Vice-President deputizing for him shall make the 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 proceedings of the arbitral tribunal; the cost of the umpire and any other costs shall be borne in equal parts by the two Contracting Parties. The arbitral tribunal shall adopt its own rules.

Article 14. In the event of a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of such multilateral convention shall prevail.

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

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

(2) This Agreement shall enter into force 30 days after the exchange of the instruments of ratification.

(3) Each Contracting Party may at any time denounce this Agreement in writing. The Agreement shall cease to have effect one year after receipt of the denunciation by the other Contracting Party.

DONE at Bonn on 26 November 1974, in two originals in the German and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany:

Dr. H. G. SACHS

For the Republic of Paraguay:

Dr. ROQUE J. YÓDICE CODAS

EXCHANGE OF NOTES

I

THE STATE SECRETARY IN THE FOREIGN OFFICE

Bonn, 26 November 1974

404-455.00 PAR

Sir,

I have the honour, in implementation of article 2, paragraph 2, of the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Paraguay signed today, 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 over the routes specified in the following route schedule:

ROUTE SCHEDULE

I. *Routes to be operated by the airlines designated by the Federal Republic of Germany*
From points in the Federal Republic of Germany via intermediate points to points in the Republic of Paraguay and beyond.

II. *Routes to be operated by the airlines designated by the Republic of Paraguay*
From points in the Republic of Paraguay via intermediate points to points in the Federal Republic of Germany and beyond.

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

If the Government of the Republic of Paraguay agrees to the above route schedule, this note and your note in reply expressing your Government's agreement shall constitute an arrangement between our two Governments, to enter into force on the same date as the above-mentioned Agreement.

Accept, Sir, etc.

[Dr. HANS-GEORG SACHS]

His Excellency Dr. Roque Jesús Yódice Codas
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Republic of Paraguay
Bonn

II

EMBASSY OF PARAGUAY IN GERMANY

Bonn-Bad Godesberg, 26 November 1974

Sir,

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

[See note I]

I have the honour to inform you that the Government of the Republic of Paraguay agrees to the route schedule set forth in your note and that the said note and this note in reply shall constitute an arrangement between our two Governments, to enter into force on the same date as the Air Transport Agreement between the Republic of Paraguay and the Federal Republic of Germany, signed today.

Accept, Sir, etc.,

[Signed]

Dr. ROQUE J. YÓDICE CODAS
Ambassador

His Excellency Dr. Hans-Georg Sachs
Secretary of State
Ministry of Foreign Affairs
Bonn

[TRADUCTION — TRANSLATION]

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

La République fédérale d'Allemagne et la République du Paraguay,
Désireuses de régler les transports aériens entre leurs territoires respectifs
et au-delà,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier. 1. Aux fins du présent Accord et sauf indications contraires
du contexte,

1) L'expression «Convention» s'entend de la Convention relative à l'aviation
civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944², y compris toutes les an-
nexes adoptées conformément à l'article 90 de ladite Convention et toute modifica-
tion à ladite Convention ou à ses annexes adoptée conformément aux articles 90 et
94 de la Convention, en vigueur entre les deux Parties contractantes;

2) L'expression «autorité aéronautique» s'entend, en ce qui concerne la
République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports, et, dans le cas
de la République du Paraguay, de la Direction générale de l'aviation civile du
Ministère de la défense nationale, ou, dans l'un et l'autre cas, de toute personne ou de
tout organisme habilités à remplir les fonctions exercées par lesdites autorités;

3) L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports
aériens qu'une Partie contractante aura désignée par écrit à l'autre Partie, conformé-
ment à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter un ou plusieurs des itinéraires
spécifiés conformément au paragraphe 2 de l'article 2;

4) Les expressions «territoire», «service aérien», «service aérien international»
et «escale à des fins non commerciales» ont, aux fins de l'application du présent
Accord, la signification donnée aux articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2. 1. Conformément aux dispositions du présent Accord, l'entre-
prise de transports aériens désignée par chacune des Parties contractantes jouira des
droits suivants pendant toute la période durant laquelle elle exploitera un service
convenu sur une route spécifiée :

- a) Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans atterrir;
- b) Le droit de faire des escales sur ce territoire à des fins non commerciales;
- c) Le droit de faire des escales aux points situés sur le territoire de l'autre Partie
contractante spécifiés dans le tableau des routes, conformément au paragraphe 2
du présent article, pour embarquer ou débarquer des passagers, du courrier et du
fret en trafic international à des fins commerciales.

¹ Entré en vigueur le 26 août 1978, soit 30 jours après l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Asun-
ción le 27 juillet 1978, conformément au paragraphe 2 de l'article 16.

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, et vol. 1008,
p. 213.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par les Parties contractantes pourront assurer les services aériens internationaux seront spécifiées par un échange de notes entre les gouvernements desdites Parties.

Article 3. 1. Les transports aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, pourront être inaugurés à tout moment, à condition :

- a) Que la Partie contractante à laquelle ont été accordés les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 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 l'autorisation d'effectuer les transports aériens internationaux.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, et des dispositions de l'article 9 du présent Accord, la Partie contractante qui accorde ces droits devra donner sans retard l'autorisation susmentionnée.

3. Les autorités de l'une des Parties contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante démontre qu'elle est en mesure de répondre aux conditions prescrites par les lois et règlements appliqués d'une façon normale et raisonnable par lesdites autorités pour l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit, après consultation, de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou de révoquer ladite autorisation si ladite entreprise ne peut pas prouver, sur demande, qu'une partie substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont aux mains de l'autre Partie contractante ou appartiennent à des ressortissants ou à des sociétés de cette Partie.

Article 4. 1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires pour l'exercice desdits droits :

- a) Lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une partie substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont aux mains de la Partie contractante qui l'a désignée ni qu'ils appartiennent à des ressortissants de cette Partie, ou
- b) Lorsque cette entreprise ne suit pas les lois et règlements de la Partie qui a accordé lesdits droits, ou
- c) Lorsque l'entreprise n'exploite pas les services conformément aux conditions prescrites dans le présent Accord.

A moins qu'une suspension immédiate des services ou l'imposition immédiate de conditions ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, chacune des Parties contractantes ne pourra exercer cette faculté qu'après avoir procédé aux consultations prévues à l'article 12 du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes pourra, par communication écrite adressée à l'autre Partie, remplacer une entreprise désignée par une autre, conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord. 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 imposés sur le territoire de chacune des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres aires de la navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux qui sont exigés des aéronefs d'une entreprise nationale effectuant des transports aériens internationaux analogues.

Article 6. 1. Les aéronefs d'une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes qui entrent sur le territoire de l'autre Partie, qui le quittent ou qui le survolent, de même que le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord sont 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. Cela s'applique également lorsque les marchandises se trouvant à bord des aéronefs susmentionnés sont destinées à être consommées au cours du vol au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante.

2. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange et l'équipement normal introduits temporairement sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour être installés, immédiatement ou après entreposage, sur les aéronefs d'une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ou pris à bord de toute autre manière ou réexportés autrement du territoire de la première Partie sont exonérés des droits de douane et autres droits et taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

3. Les carburants et lubrifiants pris à bord d'un aéronef d'une entreprise désignée sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans les services aériens internationaux sont exonérés des droits de douane et autres droits et taxes mentionnés dans le paragraphe 1 du présent article ainsi que d'éventuelles taxes spéciales à la consommation.

4. Chaque Partie contractante peut placer sous surveillance douanière les marchandises visées aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

5. S'il n'est pas perçu de droits ou autres taxes sur les marchandises visées aux paragraphes 1 à 3 du présent article, lesdites marchandises ne seront soumises à aucune interdiction ni restriction de caractère économique concernant leur importation, leur exportation ou leur transit qui, autrement, pourraient être applicables.

Article 7. 1. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables dans l'exploitation des services convenus sur tout itinéraire spécifié conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. L'entreprise désignée par une des Parties contractantes tiendra compte, lorsqu'elle effectuera des transports aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les transports aériens que cette entreprise effectue sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les transports aériens internationaux sur l'une quelconque des routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible du trafic en provenance et 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 spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, 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 en transit.

Article 8. 1. Les entreprises désignées devront communiquer aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, au moins 30 jours avant l'inauguration des services aériens sur les routes spécifiées conformément 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 itinéraires. 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, toutes les publications périodiques ou autres relevés statistiques des entreprises désignées dont elles auront besoin pour contrôler la capacité offerte par ces entreprises sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Ces relevés comprendront toutes les données 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 appliqués sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront fixés en prenant en considération les éléments pertinents, tels que les coûts d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les caractéristiques des divers services et les tarifs perçus par les autres entreprises desservant tout ou partie des mêmes routes.

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

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 30 jours 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 prévu au paragraphe 2 du présent article, ou si une Partie contractante n'approuve pas les tarifs qui auront été soumis à son approbation conformément au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes fixeront d'un commun accord les tarifs applicables aux itinéraires ou sections d'itinéraires 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 contractante le maintien du tarif antérieur.

Article 10. Chacune des entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra employer son propre personnel pour assurer ses services dans les aéroports et dans les villes situés dans le territoire de l'autre Partie contractante où l'entreprise intéressée a l'intention d'avoir une agence; les permis de travail nécessaires pour le recrutement du personnel qualifié seront accordés sur la demande de l'entreprise intéressée. Si une entreprise désignée renonce à établir sa propre organisation dans les aéroports situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, elle confiera les services à assurer, dans toute la mesure possible, au personnel de l'un de ces aéroports ou au personnel d'une entreprise désignée conformément à l'alinéa a du paragraphe 1 de l'article 3 du présent Accord.

Article 11. En cas de besoin, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront afin d'instaurer une étroite collaboration et une bonne entente pour toutes les questions liées à l'application et à l'interprétation du présent Accord.

Article 12. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander que des consultations aient lieu dans le but de discuter de modifications du présent Accord ou des routes ou de l'interprétation dudit Accord. Il en sera de même pour des consultations concernant l'application du présent Accord si, de l'avis d'une Partie contractante, les échanges de vues prévus à l'article 11 du présent Accord sont restés sans effet. Les consultations commenceront dans les 60 jours à compter de la réception de la demande faite par l'autre Partie contractante.

Article 13. 1. Tout différend concernant l'interprétation ou 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 ou l'autre Partie contractante, porté devant un tribunal arbitral.

2. Dans tous les cas, le tribunal arbitral sera constitué comme suit : chacune des Parties contractantes désignera un arbitre, et les deux arbitres ainsi désignés choisiront d'un commun accord le tiers arbitre, qui devra être ressortissant d'un État tiers et qui sera désigné par les gouvernements des deux Parties contractantes. Les deux arbitres seront désignés dans un délai de 60 jours, et le tiers arbitre dans un délai de 90 jours à compter de la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura notifié à l'autre son intention de soumettre le différend à l'arbitrage.

3. Si les délais prévus au paragraphe 2 du présent article ne sont pas respectés, chacune des Parties contractantes, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement, pourra demander au 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 Parties contractantes ou est empêché pour toute autre raison, le Vice-Président qui le remplace dans ses fonctions procédera aux nominations.

4. Le tribunal arbitral statuera à la majorité des voix. Ses décisions seront obligatoires pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante supportera les frais de son arbitre ainsi que de ceux de sa représentation au tribunal arbitral; les frais du tiers arbitre et les autres dépenses seront supportés à parts égales par les deux Parties contractantes. Le tribunal arbitral arrêtera lui-même sa procédure.

Article 14. Au cas où il entrerait en vigueur une Convention multilatérale de caractère général sur les transports aériens acceptée par les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite Convention prévaudront.

Article 15. Le présent Accord et tous ses amendements ainsi que toutes les notes échangées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 16. 1. Le présent Accord sera ratifié. Les instruments de ratification seront échangés à Asunción dès que possible.

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

3. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment dénoncer par écrit le présent Accord. L'Accord cessera de produire effet un an après la réception de la dénonciation par l'autre Partie contractante.

FAIT à Bonn, le 26 novembre 1974, en deux exemplaires en langues allemande et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne :
H. G. SACHS

Pour la République du Paraguay :
ROQUE J. YÓDICE CODAS

ÉCHANGE DE NOTES

I

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Bonn, le 26 novembre 1974

404-455.00 PAR

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer au paragraphe 2 de l'article 2 de l'Accord entre la République fédérale d'Allemagne et la République du Paraguay relatif aux transports aériens signé ce jour et de vous proposer, au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, l'arrangement ci-après :

Les services aériens entre les territoires de nos deux pays pourront s'établir sur les routes spécifiées dans le tableau ci-après :

TABLEAU DES ROUTES

I. *Routes que pourront exploiter les entreprises désignées par la République fédérale d'Allemagne*

Deux points situés dans la République fédérale d'Allemagne, en passant par des points d'escale, à des points situés dans la République du Paraguay et au-delà.

II. *Routes que pourront exploiter les entreprises désignées par la République du Paraguay*

Deux points situés dans la République du Paraguay, en passant par des points d'escale, à des points situés dans la République fédérale d'Allemagne et au-delà.

III. Une entreprise désignée peut choisir de ne pas desservir un ou plusieurs points situés sur une route spécifiée si le point de départ de cette route est situé sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise en question.

Si le tableau des routes ci-dessus rencontre l'agrément de la République du Paraguay, je propose que la présente note et votre réponse constituent entre nos deux gouvernements un arrangement qui entrera en vigueur le même jour que l'Accord précité.

Veuillez agréer, etc.

[HANS-GEORG SACHS]

Son Excellence Monsieur Roque Jesús Yódice Codas
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
de la République du Paraguay
Bonn

II

AMBASSADE DU PARAGUAY EN ALLEMAGNE

Bonn-Bad Godesberg, le 26 novembre 1974

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

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

[Voir note I]

J'ai le plaisir de vous faire savoir que le tableau des routes figurant dans votre note rencontre l'agrément du Gouvernement de la République du Paraguay et que ladite note et la présente réponse constitueront par conséquent entre nos deux gouvernements un accord qui entrera en vigueur le même jour que l'Accord entre la République du Paraguay et la République fédérale d'Allemagne relatif aux transports aériens, signé ce jour.

Je saisis cette occasion, etc.

[Signé]

ROQUE J. YÓDICE CODAS
Ambassadeur

Son Excellence Monsieur Hans-Georg Sachs
Secrétaire d'Etat
Ministère des affaires étrangères
Bonn

No. 17881

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
CHINA**

**Civil Air Transport Agreement (with exchange of notes on
route schedules). Signed at Beijing on 31 October 1975**

Authentic texts of the Agreement: German, English and Chinese.

Authentic texts of the exchange of notes: German and Chinese.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
CHINE**

**Accord relatif aux transports aériens civils (avec échange de
notes fixant le tableau de routes). Signé à Beijing le
31 octobre 1975**

Textes authentiques de l'Accord : allemand, anglais et chinois.

Textes authentiques de l'échange de notes : allemand et chinois.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet
1979.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER REGIERUNG DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK CHINA ÜBER DEN ZIVILEN LUFTVERKEHR

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung der Volksrepublik China,

zur Erleichterung der zwischen den Völkern der Bundesrepublik Deutschland und Chinas bestehenden freundschaftlichen Kontakte und zur Entwicklung der Beziehungen zwischen den beiden Ländern auf dem Gebiet des Luftverkehrs, im Einklang mit den Grundsätzen der gegenseitigen Achtung der Unabhängigkeit und Souveränität, der Nichteinmischung in die inneren Angelegenheiten des anderen, der Gleichheit und des gegenseitigen Nutzens sowie der freundschaftlichen Zusammenarbeit,

sind über die Einrichtung und den Betrieb eines planmäßigen Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus wie folgt übereingekommen:

Artikel 1. (1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei das Recht zum Betrieb eines planmäßigen Fluglinienverkehrs (im folgenden als „vereinbarter Fluglinienverkehr“ bezeichnet) auf der von den beiden Vertragsparteien zu vereinbarenden und durch diplomatischen Notenwechsel bestätigten Linie (diese Linie und die diplomatischen Noten werden im folgenden als „festgelegte Linie“ und „Notenwechsel über den Fluglinienplan“ bezeichnet).

(2) Vorbehaltlich dieses Abkommens sind Luftfahrzeuge des durch jede Vertragspartei bezeichneten, den vereinbarten Fluglinienverkehr auf der festgelegten Linie betreibenden Luftverkehrsunternehmens (im folgenden „bezeichnetes Unternehmen“ genannt) berechtigt, an dem Punkt auf der festgelegten Linie im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu landen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aus oder nach dem Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei sowie von oder nach Zwischenlandepunkten zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien abzusetzen und aufzunehmen.

(3) Jede Vertragspartei notifiziert der anderen Vertragspartei spätestens sechzig Tage im voraus den Zeitpunkt der Aufnahme des Betriebs des vereinbarten Fluglinienverkehrs durch ihr bezeichnetes Unternehmen.

Artikel 2. (1) Jede Vertragspartei kann ein Luftverkehrsunternehmen zur Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf der im Notenwechsel über den Fluglinienplan festgelegten Linie bezeichnen; diese Bezeichnung wird der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege notifiziert.

(2) Der wesentliche Teil des Eigentums an dem durch jede Vertragspartei bezeichneten Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle sollen bei dieser Vertragspartei oder bei deren Staatsangehörigen verbleiben.

(3) Nach Eingang einer solchen Notifikation erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich des Absatzes 2 dieses Artikels dem bezeichneten Unternehmen der ersten Vertragspartei unverzüglich die entsprechende Betriebsgenehmigung.

(4) Das nach den Absätzen 1, 2 und 3 dieses Artikels bezeichnete und ermächtigte Unternehmen kann den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs aufnehmen, sofern für diesen nach Artikel 8 dieses Abkommens festgesetzte Tarife in Kraft sind.

Artikel 3. (1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bereits erteilte Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 1 dieses Abkommens genannten Rechte durch das betreffende Unternehmen auszusetzen oder den von ihr für erforderlich gehaltenen Auflagen zu unterwerfen,

- a) wenn sie nicht der Überzeugung ist, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen zustehen;
- b) wenn dieses Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der ersten Vertragspartei nicht befolgt, oder
- c) wenn das Unternehmen auf andere Weise seinen Betrieb nicht nach Maßgabe dieses Abkommens durchführt.

(2) Sofern ein Widerruf, eine Aussetzung oder Auflagen nach Absatz 1 dieses Artikels nicht unverzüglich zur Verhinderung weiterer Verstöße gegen Gesetze und sonstige Vorschriften erforderlich sind, wird dieses Recht nur nach Konsultation mit der anderen Vertragspartei ausgeübt.

Artikel 4. 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 Aufenthalt und Betrieb dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebiets und die Gesetze und sonstigen Vorschriften über den Einflug und Ausflug von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht und Post nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet sowie über deren Aufenthalt innerhalb ihres Hoheitsgebiets finden auf die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, Besatzungen, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post, die von diesen Luftfahrzeugen befördert werden, Anwendung, solange sie sich im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei befinden. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Vertragspartei rechtzeitig einschlägige Informationen über die obengenannten Gesetze und sonstigen Vorschriften.

Artikel 5. (1) Die von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei im vereinbarten Fluglinienverkehr betriebenen Luftfahrzeuge sowie die üblichen Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile, Treibstoffe, Schmieröle und Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) an Bord eines solchen Luftfahrzeugs bleiben frei von Zöllen, Untersuchungsgebühren und ähnlichen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben bei Ankunft auf oder Abreise von dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr oder ihrer Verwendung während des Fluges über dem Hoheitsgebiet an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben.

(2) Ebenfalls frei von Zöllen, Untersuchungsgebühren oder ähnlichen Abgaben mit Ausnahme von Abgaben für erbrachte Dienstleistungen sind

- a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei im Rahmen der von den Behörden dieser Vertragspartei gesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord des ausgehenden Luftfahrzeugs bestimmt sind,

das im vereinbarten Fluglinienverkehr des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingesetzt ist;

- b) Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Vorräte für das Luftfahrzeug, die zur Verwendung im Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei vorübergehend verbracht werden;
- c) Treibstoffe und Schmieröle, die für die Versorgung des ausgehenden, im vereinbarten Fluglinienverkehr durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs bestimmt sind, auch wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen werden, verwendet werden sollen.

(3) Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeugs des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei befinden, wie auch diejenigen, die vorübergehend in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbracht werden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden der anderen Vertragspartei entladen werden. In einem solchen Fall werden sie der Aufsicht der genannten Behörden unterstellt; sie dürfen bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis im Einklang mit den Zollbestimmungen in anderer Weise über sie verfügt wird, in dem genannten Hoheitsgebiet nicht verkauft oder für andere Zwecke verwendet werden.

Artikel 6. (1) Jede Vertragspartei bezeichnet den regulären Flughafen und den Ausweichflughafen in ihrem Hoheitsgebiet, die von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für den Betrieb der festgelegten Linie zu benutzen sind, und stellt der letzteren die für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs erforderlichen Fernmelde-, Navigations-, meteorologischen und sonstigen Hilfsdienste zur Verfügung. Einzelabmachungen hierfür werden zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien getroffen. (Im Sinne dieses Abkommens bedeuten „Luftfahrtbehörden“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland, der Bundesminister für Verkehr und in bezug auf China die Chinesische Hauptverwaltung für Zivilluftfahrt.)

(2) Dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei werden für die Benutzung des Flughafens (der Flughäfen), der Ausrüstung, technischen Dienste und Luftnavigationsanlagen der anderen Vertragspartei die von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei vorgeschriebenen Gebühren in gerechter und angemessener Höhe auferlegt. Diese Gebühren dürfen nicht höher sein als die üblicherweise von Luftverkehrsunternehmen anderer Staaten gezahlten Gebühren.

Artikel 7. (1) Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien wird in billiger und gerechter Weise Gelegenheit gegeben, den vereinbarten Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs berücksichtigt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, damit der Linienverkehr, den das letztgenannte Unternehmen ganz oder teilweise auf der gleichen Linie durchführt, nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Angelegenheiten des Betriebes der festgelegten Linien, wie Verkehrshäufigkeit, Typ des Luftfahrzeugs, Flugplan, Verkaufsvertretung und Bodenabfertigung werden im Wege der Erörterung zwischen den bezeichneten Unternehmen der

beiden Vertragsparteien vereinbart. Die Verkehrshäufigkeit, Typen der Luftfahrzeuge und der Flugplan, die auf diese Weise vereinbart werden, bedürfen der Genehmigung der betreffenden Luftfahrtbehörden.

(4) Der von den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien vorgesehene Fluglinienverkehr muß den derzeitigen und den voraussichtlichen Anforderungen an die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post aus dem oder in das Hoheitsgebiet der Vertragspartei entsprechen, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post, die an Punkten auf den festgelegten Linien in den Hoheitsgebieten dritter Staaten aufgenommen oder abgesetzt werden, wird nach dem allgemeinen Grundsatz bereitgestellt, daß es angepaßt ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- b) an die Verkehrsnachfrage in dem Gebiet, durch das der vereinbarte Fluglinienverkehr erfolgt, unter Berücksichtigung des sonstigen Linienverkehrs, der von Luftverkehrsunternehmen anderer in dem Gebiet liegender Staaten betrieben wird, und
- c) an die Erfordernisse des Betriebs von Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 8. (1) In den folgenden Absätzen bedeutet der Ausdruck „Tarif“ die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu entrichtenden Preise und die Bedingungen, unter denen diese Preise Anwendung finden, einschließlich der Preise und Bedingungen für Agentur- und sonstige Hilfsdienste, jedoch ausschließlich des Entgelts oder der Bedingungen für die Beförderung von Post.

(2) Die auf den festgelegten Linien zwischen dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei und dem der anderen Vertragspartei anzuwendenden Tarife werden zwischen den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien vereinbart. Diese Tarife werden in einer angemessenen Höhe festgesetzt, wobei alle einschlägigen Faktoren einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns und der Tarife anderer Unternehmen gebührend zu beachten sind.

(3) Die so vereinbarten Tarife werden den betreffenden Luftfahrtbehörden mindestens sechzig Tage vor dem vorgeschlagenen Datum ihrer Einführung zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitabschnitt kann in besonderen Fällen vorbehaltlich des Einverständnisses dieser Behörde verkürzt werden.

(4) Kann ein Tarif nicht nach Absatz 2 dieses Artikels vereinbart werden oder teilen die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei während des Zeitabschnitts nach Absatz 3 dieses Artikels mit, daß sie mit einem nach Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif nicht einverstanden sind, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien, den Tarif im beiderseitigen Einvernehmen festzusetzen.

(5) Können sich die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien nicht auf einen ihnen nach Absatz 3 dieses Artikels vorgelegten Tarif oder auf die Festsetzung eines Tarifs nach Absatz 4 dieses Artikels einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit nach Artikel 13 dieses Abkommens beigelegt.

(6) Ein nach diesem Artikel festgesetzter Tarif bleibt bis zur Festsetzung eines neuen Tarifs in Kraft.

(7) Die auf der festgelegten Linie zwischen einer Vertragspartei und dritten Staaten anzuwendenden Tarife sind die von dieser Vertragspartei und der Regierung des betreffenden dritten Staates genehmigten Tarife.

Artikel 9. Die aus der Beförderung im internationalen Verkehr durch das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einnahmen dürfen mit Genehmigung der anderen Vertragspartei zum amtlichen Wechselkurs transferiert werden.

Wird der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch besondere Übereinkunft geregelt, so gelten deren Bestimmungen.

Artikel 10. (1) Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei ist berechtigt, für den Betrieb der festgelegten Linie sein Vertretungsbüro am Ankunfts-ort auf der festgelegten Linie im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu errichten. Das Personal dieses Vertretungsbüros bedarf der Genehmigung der anderen Vertragspartei; der Umfang des Personals wird im Wege der Erörterung zwischen den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien vereinbart und bedarf der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien. Das Personal dieses Vertretungsbüros muß die geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften des Staates befolgen, in dem dieses Büro liegt.

(2) Jede Vertragspartei gewährt dem Vertretungsbüro und den Mitgliedern des Personals des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Hilfe und Erleichterung und trägt für ihre Sicherheit Sorge.

(3) Jede Vertragspartei ist bemüht, für die Sicherheit des Luftfahrzeugs, der Vorräte und sonstigen Vermögensgegenstände in ihrem Hoheitsgebiet zu sorgen, die im vereinbarten Fluglinienverkehr durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden.

(4) Die Besatzungsmitglieder des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei, die Flüge auf der festgelegten Linie durchführen, müssen Angehörige dieser Vertragspartei sein. Wünscht das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, Besatzungsmitglieder anderer Staatsangehörigkeit im Betrieb auf der festgelegten Linie einzusetzen, so ist die Genehmigung der anderen Vertragspartei einzuholen.

Artikel 11. (1) Bei einem Unfall oder einer Notlage eines Luftfahrzeugs des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei weist die letztere ihre zuständigen Behörden an, die Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei sofort zu unterrichten und der Besatzung und den Fluggästen an Bord des Luftfahrzeugs die erforderliche Hilfe zu leisten.

(2) Sind durch Unfall Personen zu Tode gekommen oder schwer verletzt worden oder ist das Luftfahrzeug schwer beschädigt worden, so weist die andere Vertragspartei ihre zuständigen Behörden an, außerdem folgende Maßnahmen zu treffen:

- a) sofort Such- und Rettungsmaßnahmen durchzuführen;
- b) Beweismaterial zu sichern und die Sicherheit des Luftfahrzeugs und seines Inhalts zu gewährleisten;
- c) eine Untersuchung über den Unfall durchzuführen;
- d) Beobachtern der ersten Vertragspartei den Zugang zu dem Luftfahrzeug und die Anwesenheit bei der Untersuchung zu gestatten;
- e) das Luftfahrzeug und seinen Inhalt freizugeben, sobald sie für die Untersuchung nicht mehr erforderlich sind;
- f) den Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei schriftlich das Ergebnis der Untersuchung mitzuteilen.

Artikel 12. Im Geiste enger Zusammenarbeit findet von Zeit zu Zeit ein Meinungsaustausch zwischen den beiden Vertragsparteien statt, um die Durchführung und befriedigende Einhaltung der Bestimmungen dieses Abkommens und des Notenwechsels über den Fluglinienplan zu gewährleisten.

Artikel 13. Bei einer Streitigkeit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens weisen die Vertragsparteien zunächst ihre Luftfahrtbehörden an, sie durch Verhandlungen beizulegen. Können die genannten Behörden keine Einigung erzielen, so kann jede Vertragspartei die andere Vertragspartei um Konsultation ersuchen. Diese Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach dem Datum des Ersuchens.

Artikel 14. Hält eine Vertragspartei die Änderung oder Ergänzung einer Bestimmung dieses Abkommens für wünschenswert, so kann sie die andere Vertragspartei um Konsultation ersuchen. Diese Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach dem Datum des Ersuchens. Auf diese Weise vereinbarte Änderungen oder Ergänzungen treten in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß ihre innerstaatlichen Verfahren für das Wirksamwerden der Änderungen oder Ergänzungen abgeschlossen sind.

Artikel 15. (1) Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald beide Vertragsparteien ihre rechtlichen oder verfassungsmäßigen Erfordernisse erfüllt und dies einander durch diplomatischen Notenwechsel notifiziert haben.

(2) Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Entschluß notifizieren, dieses Abkommen zu beenden. Dieses Abkommen tritt sodann zwölf Monate nach dem Datum des Eingangs der Notifikation bei der anderen Vertragspartei außer Kraft. Wird die Notifikation vor Ablauf dieses Zeitabschnitts zurückgezogen, so bleibt das Abkommen mit Zustimmung der anderen Vertragspartei in Kraft.

CIVIL AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the People's Republic of China,

With a view to facilitating the friendly contacts between the peoples of the Federal Republic of Germany and China and developing the mutual relations between the two countries in respect of air transportation, in accordance with the principles of mutual respect for independence and sovereignty, non-interference in each other's internal affairs, equality and mutual benefit as well as friendly co-operation,

Have agreed on the establishment and operation of scheduled air services between and beyond their respective territories as follows:

Article 1. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate scheduled air services (hereinafter referred to as "the agreed services") on the route to be agreed upon and confirmed by an exchange of diplomatic notes between the two Contracting Parties (the route and the diplomatic notes shall hereinafter be respectively referred to as "the specified route" and "the Exchange of Notes on Route Schedule").

2. Subject to the provisions of the present Agreement, aircraft of the airline designated by each Contracting Party (hereinafter referred to as "the designated airline") operating on the agreed services over the specified route shall have the right to make stops at the point on the specified route in the territory of the other Contracting Party for the purpose of putting down or taking on international traffic in passengers, baggage, cargo and mail coming from or destined for the territory of the first Contracting Party as well as that coming from or destined for the intermediate points between the territories of the two Contracting Parties.

3. Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party not later than sixty days in advance of the date of the commencement of operation of the agreed services by its designated airline.

Article 2. 1. Each Contracting Party shall have the right to designate one airline to operate the agreed services on the route specified by the Exchange of Notes on Route Schedule and shall notify the other Contracting Party of such designation through diplomatic channel.

2. The substantial ownership and effective control of the airline designated by each Contracting Party shall remain vested in such Contracting Party or its citizens.

3. On receipt of such notification, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 2 of this article, grant without delay to the designated airline of the first Contracting Party the appropriate operating permission.

4. The airline designated and authorized in accordance with the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of this article may begin to operate the agreed services provided that tariffs established in accordance with the provisions of article 8 of the present Agreement are in force in respect of those services.

¹ Came into force on 24 May 1978, the date on which the Contracting Parties informed each other by an exchange of diplomatic notes of the completion of their legal or constitutional formalities, in accordance with article 15 (1).

Article 3. 1. Each Contracting Party shall have the right to revoke the operating permission already granted to the designated airline of the other Contracting Party, or to suspend the exercise of the rights specified in article 1 of the present Agreement by the said airline, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights, in case:

- a) Where it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its citizens; or
- b) Where that airline fails to comply with the laws or regulations of the first Contracting Party; or
- c) Where that 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 and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4. The laws and regulations of either Contracting Party relating to the admission to, stay in, departure from and operation in its territory of aircraft engaged in the operation of international air services as well as the laws and regulations relating to the admission to, stay in and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail shall be applicable to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, its crew as well as the passengers, baggage, cargo and mail carried by such aircraft, while in the territory of the first Contracting Party. Each Contracting Party shall supply the other Contracting Party information relevant to the above-mentioned laws and regulations in time.

Article 5. 1. Aircraft operated on the agreed services by the designated airline of either Contracting Party, as well as the regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) retained on board such aircraft shall be exempt from all customs duties applicable to the importation, exportation or transit of goods, inspection fees and other similar charges on arrival in and departure from the territory of the other Contracting Party, provided that 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 customs duties, inspection fees or similar charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- a) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in the agreed services operated by the designated airline of the other Contracting Party;
- b) Aircraft spare parts, regular equipment and stores temporarily brought into the territory of either Contracting Party for use in the operation of the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;
- c) Fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party as well as those temporarily brought into the territory of the other Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities and shall not be sold or used for other purposes in the above territory until such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 6. 1. Each Contracting Party shall designate in its territory regular airport and alternate airport to be used by the designated airline of the other Contracting Party for the operation of the specified route, and provide the latter with communications, navigational, meteorological and other auxiliary services in its territory as are required for the operation of the agreed services. Detailed arrangements for the above shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. (For the purpose of the present Agreement, the term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport, and in the case of China, the General Administration of Civil Aviation of China.)

2. The designated airline of one Contracting Party shall be charged for the use of airport(s), equipment, technical services and air navigational facilities of the other Contracting Party at fair and reasonable rates prescribed by the appropriate authorities of the other Contracting Party. Such rates shall not be higher than those normally paid by airlines of other States.

Article 7. 1. The designated airlines of both Contracting Parties shall have fair and equal opportunities in operating the agreed services on the specified routes.

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 route.

3. Matters relating to the operation of the specified routes such as frequency, type of aircraft, timetable, sales representation and ground handling shall be agreed upon through discussion between the designated airlines of both Contracting Parties. Frequencies, types of aircraft as well as timetables so agreed shall be subject to the approval of their respective Aeronautical Authorities.

4. The agreed services provided by the designated airlines of both Contracting Parties shall satisfy the current and anticipated requirements for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principle 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 agreed services pass, after taking account of other air services established by airlines of other States comprising the area; and
- c) The requirements of through airline operation.

Article 8. 1. In the following paragraphs, 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 for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

2. The tariff to be applied on the specified routes between the territory of one Contracting Party and that of the other Contracting Party shall be agreed upon between the designated airlines of both Contracting Parties. Such tariffs shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the respective Aeronautical Authorities at least sixty 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. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 3 of this article, the Aeronautical Authorities of one Contracting Party give the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party notice of their disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2, the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

5. If the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article, or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this article, the difference of opinion shall be settled in accordance with the provisions of article 13 of the present Agreement.

6. A tariff established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until a new tariff has been established.

7. The tariffs to be applied on the specified route between one Contracting Party and third countries shall be the tariffs approved by this Contracting Party and the government of the respective third country.

Article 9. The revenue derived from the transportation of international traffic by the designated airline of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be permitted to be transferred, at the official rate of exchange, by the other Contracting Party.

Wherever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, this agreement shall apply.

Article 10. 1. For the operation of the specified route, the designated airline of each Contracting Party shall have the right to set up its representative office at the point of call on the specified route in the territory of the other Contracting Party. The staff of such representative office shall be subject to the approval of the other Contracting Party and the number of staff shall be agreed upon through discussion between the designated airlines of both Contracting Parties, and shall be subject to the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. The staff of such representative office must observe the laws and regulations in force in the country where such office is located.

2. Each Contracting Party shall extend assistance and convenience to the representative office and its staff members of the designated airline of the other Contracting Party and ensure their safety.

3. Each Contracting Party shall endeavour to ensure the safety of the aircraft, stores and other properties in its territory used on the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party.

4. The crew members of the designated airline of either Contracting Party flying on the specified route shall be citizens of such Contracting Party. In case where the designated airline of each Contracting Party desires to utilize crew members of other nationalities for the operation on the specified route, approval shall be obtained from the other Contracting Party.

Article 11. 1. Should an aircraft of the designated airline of one Contracting Party experience an accident or be in distress in the territory of the other Contracting Party, the latter shall instruct its appropriate authorities to immediately inform the Aeronautical Authorities of the first Contracting Party and provide necessary assistance to the crew and passengers on board the aircraft.

2. In case where the accident involves death or serious injury of persons or serious damage to aircraft, the other Contracting Party shall instruct its appropriate authorities to take further the following measures:

- a) Immediately provide search and rescue operation;
- b) Protect evidence and secure the safety of the aircraft and its contents;
- c) Carry out investigation into the accident;
- d) Permit the observers of the first Contracting Party access to the aircraft and to be present in the investigation;
- e) Release the aircraft and its contents as soon as they are no longer necessary for the investigation;
- f) Communicate in writing to the Aeronautical Authorities of the first Contracting Party the results of the investigation.

Article 12. In a spirit of close co-operation, exchange of views shall take place from time to time between the two Contracting Parties, with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with the provisions of the present Agreement and the Exchange of Notes on Route Schedule.

Article 13. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or implementation of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place instruct their respective Aeronautical Authorities to settle it by negotiation. If the said Authorities fail to reach an agreement, each Contracting Party may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request.

Article 14. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify or amend any provisions of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Modifications or amendments so agreed upon shall come into force after the two Contracting Parties have notified each other that their respective internal procedures to make the modifications or amendments effective have been fulfilled.

Article 15. 1. The present Agreement shall come into force after both Contracting Parties have respectively completed their legal or constitutional formalities and notified each other to this effect through exchange of diplomatic notes.

2. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. The present Agreement shall then terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. If the above notice is withdrawn before the expiry of this period, the present Agreement shall continue to be in force with the concurrence of the other Contracting Party.

GESCHEHEN zu Peking am 31. Oktober 1975 in zwei Urschriften, jede in deutscher, chinesischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Wortlaut maßgebend.

DONE at Peking on this thirty-first day of October 1975, in duplicate in the German, Chinese and English languages, the three texts being equally authentic. In case of any diversion in interpretation, the English text shall prevail.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland:
For the Government of the Federal Republic of Germany:

ROLF F. PAULS
K. GSCHIEDLE

Für die Regierung der Volksrepublik China:
For the Government of the People's Republic of China:

LIU TSUN-HSIN

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中华人民共和国政府和
德意志联邦共和国政府
民用航空运输协定

中华人民共和国政府和德意志联邦共和国政府，为了便利中国人民和德意志联邦共和国人民之间的友好往来，发展两国航空运输方面的相互关系，根据互相尊重独立和主权、互不干涉内政、平等互利和友好合作的原则，就建立和经营两国领土之间及其以远地区的定期航班，协议如下：

第 一 条

一、缔约一方给予缔约另一方在缔约双方商定并以外交换文确认的航线（该外交换文和航线以下分别称为“关于航线的换文”和“规定航线”）上经营定期航班（以下称为“协议航班”）的权利。

二、在遵守本协定规定的情况下，经缔约一方指定的空运企业（以下称为“指定空运企业”）在规定的航线上飞行协议航班的飞机，有权在缔约另一方领土内规定航线上的地点降停，上下前往或来自缔约一方领土和前往或来自缔约双方领土之间的经停点的国际旅客、行李、货物和邮件。

三、缔约一方应将其指定空运企业开始经营协议航班的日期，至迟在开航前六十天通知缔约另一方。

第 二 条

一、缔约一方有权指定一家空运企业，在关于航线的换文中的规定航线上经营协议航班，并经由外交途径将这一指定通知缔约另一方。

二、缔约一方指定空运企业的主要所有权和有效管理权应属于该缔约方或其公民。

三、在遵守本条第二款规定的情况下，缔约另一方在收到上述通知后，应即将经营许可给予缔约一方指定空运企业。

四、如按照本协定第八条的规定为协议航班制定的运价业已生效，根据本条第一、第二和第三款的规定被指定和获许可的空运企业方可开始经营协议航班。

第 三 条

一、在下列情况下，缔约一方有权取消已给予缔约另一方指定空运企业的经营许可，或暂停该空运企业行使本协定第一条规定的权利，或对行使这些权利规定它认为必要的条件：

(一) 如它对该空运企业的主要所有权和有效管理权属于指定该空运企业的缔约方或其公民的情况有疑义；

(二) 如该空运企业不遵守缔约一方的法律或规定；

(三) 如该空运企业在其他方面没有按照本协定规定的条件经营。

二、除非为了防止进一步违反法律和规定，必须立即执行本条第一款所述的取消、暂停或规定条件，这种权利只能在与缔约另一方协商后方可行使。

第 四 条

缔约一方关于从事国际航班飞行的飞机进出其领土和在其领土内停留、运行的法律和规定，以及关于旅客、空勤组、行李、货物和邮件进出其领土和在其领土内停留的法律和规定，均适用于缔约另一方指定空运企业在缔约一方领土内的飞机、空勤组和所承运的旅客、行李、货物和邮件。缔约一方应及时向缔约另一方提供上述有关的法律和规定的资料。

第 五 条

一、缔约一方指定空运企业飞行协议航班的飞机及留置在飞机上的正常设备、零备件、燃料、润滑油和机上供应品（包括食品、饮料和烟草），如这些设备和物品留置在飞机上直至再次运出或在缔约另一方领土内航段上使用，在运出缔约另一方领土时，应豁免对物品进口、出口或过境所征收的任何关税、检验费和其它类似费用。

二、下列物资除为提供的服务应付的费用外，亦应豁免任何关税、检验费和其它类似费用：

(一) 在缔约一方领土内装上飞机、在该缔约方当局规定数量以内的供缔约另一方指定空运企业飞行协议航班的出境飞机上使用的机上供应品；

(二) 临时运入缔约一方领土、供缔约另一方指定空运企业飞行协议航班所用的飞机零备件、机上正常设备和机上供应品；

(三) 为缔约另一方指定空运企业飞行协议航班的出境飞机供应的燃料和润滑油，即使这些燃料和润滑油系供在加注的缔约一方境内的航段上使用。

三、留置在缔约一方指定空运企业飞机上和临时运入缔约另一方领土的机上正常设备、物资和供应品，只有在缔约另一方海关当局同意后，方可在缔约另一方领土内卸下。遇此情况，上述物品应交上述当局监管，并不得在缔约另一方领土内转售或移作他用，直至再次运出，或根据海关规定另作处理。

第 六 条

一、缔约一方应在其领土内为缔约另一方指定空运企业提供经营规定航线所用的机场和备降机场，并提供飞行协议航班所需的通信、导航、气象和其他附属服务。具体办法由

缔约双方航空当局协议（在本协定中，“航空当局”一词，中国方面指中国民用航空总局，德意志联邦共和国方面指联邦交通部长）。

二、缔约一方指定空运企业使用缔约另一方的机场、设备、技术服务和导航设备，应按照缔约另一方有关当局规定的公平合理的费率付费。此项费率不应高于其他国家空运企业通常所付的费率。

第七 条

一、缔约双方指定空运企业在规定航线上经营协议航班时，应享有公平合理的机会。

二、缔约一方指定空运企业在经营协议航班时，应考虑到缔约另一方指定空运企业的利益，以免不适当地影响后者在相同航线或航段上提供的航班。

三、经营规定航线有关的班次、机型、班期时刻以及业务代理和地面服务事项，应由缔约双方指定空运企业讨论确定。按此协议的班次、机型和班期时刻应经各自的航空当局同意。

四、缔约双方指定空运企业提供的协议航班，应满足当前和预计到的、来自或前往指定该空运企业的缔约方领土内的旅客、行李、货物和邮件的运输要求。为在第三国领土内

规定航线上地点上下的旅客、行李、货物和邮件提供运输，应遵照运力与下列各项需要相联系的总原则：

（一）来自和前往指定该空运企业的缔约方领土的业务需要；

（二）在考虑到协议航班所经地区其他国家的空运企业所建立的其他航班后，该地区的业务需要；

（三）直达航班经营的需要。

第 八 条

一、在以下各款中，“运价”指为运输旅客、行李和货物所支付的价格以及采用这些价格的条件，包括代理和提供其他附属服务的价格和条件，但不包括运输邮件的报酬或条件。

二、缔约双方指定空运企业应就规定航线上缔约一方领土和缔约另一方领土间所采用的运价进行协议。此种运价，应在合理的水平上制定，适当考虑到一切有关因素，包括经营成本、合理的利润和其他空运企业的运价。

三、按此协议的运价至少应在其预计实行之日六十天以前，提交各自航空当局同意。在特殊情况下，经上述当局协议，这一期限可予缩短。

四、如未能根据本条第二款规定就运价达成协议，或如在本条第三款规定适用的期限内，缔约一方航空当局对根据第二款规定所商定的运价，向缔约另一方航空当局发出异议通知，缔约双方航空当局应设法相互协议，确定运价。

五、如缔约双方航空当局未能就根据本条第三款规定向其提交的任何运价，或根据本条第四款就运价的确定达成协议，此项分歧应根据本协定第十三条规定予以解决。

六、在新运价制定以前，根据本条各项规定制定的运价仍应有效。

七、在规定航线上缔约一方和第三国之间的运价应为该缔约一方与各该第三国政府同意的运价。

第九 条

缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内经营国际运输所得的收入，缔约另一方应允许按正式比价结汇。

如缔约双方间的支付按特别协议进行，则应按该协议办理。

第十 条

一、缔约一方指定空运企业为了经营规定航线，有权在缔约另一方领土内规定航线的通航地点设立代表机构。代表机构的人员应经缔约另一方同意，其人数由缔约双方指定空

运企业商定，并经缔约双方航空当局同意。代表机构人员必须遵守驻在国的现行法律和规定。

二、缔约一方应为缔约另一方指定空运企业的代表机构和工作人员提供协助和便利，保护其安全。

三、缔约一方应设法保证在其领土内的缔约另一方指定空运企业的协议航班所用的飞机、器材和其他财产的安全。

四、缔约一方指定空运企业在规定航线上飞行的空勤组成员，应为该缔约方公民。如缔约一方指定空运企业愿雇佣其他国籍的空勤组成员飞行规定航线，应经缔约另一方同意。

第十一条

一、如缔约一方指定空运企业的飞机在缔约另一方领土内发生事故或遇险，缔约另一方应指示其有关当局立即通知缔约一方航空当局，并应对上述飞机上的空勤组和旅客提供必要的援助。

二、如事故造成人员死亡或重伤、或造成飞机严重损坏时，缔约另一方应指示其有关当局进一步采取下列措施：

(一) 立即进行寻找和营救；

(二) 保护证据并确保该飞机及其装载物的安全；

(三) 调查事故情况；

(四) 允许缔约一方的观察员接近飞机，并于调查事故时在场；

(五) 如调查中不再需要该飞机及其装载物，应立即予以放行；

(六) 将调查结果书面通知缔约一方航空当局。

第十二条

缔约双方应本着密切合作的精神，经常交换意见，以保证实施和满意地遵守本协定及关于航线的换文中的各项规定。

第十三条

缔约双方如对本协定的解释或实施发生争端，应首先指示其各自的航空当局通过谈判予以解决。如上述当局不能达成协议，缔约一方可要求同缔约另一方协商。此项协商应在提出要求之日起六十天内开始。

第十四条

缔约一方如欲修改或补充本协定的任何规定，可要求同缔约另一方协商。此项协商应在提出要求之日起六十天内开始。经协商所作的修改或补充，在缔约双方相互通知已各自履行了使其生效的内部手续后开始生效。

第十五条

一、本协定在缔约双方履行了各自的法律或宪法手续并以外交换文相互通知后生效。

二、缔约一方可随时将终止本协定的决定通知缔约另一方。本协定在缔约另一方接到通知之日起十二个月后终止。

如在期满前，上述通知已经撤销，并取得缔约另一方同意后，则本协定继续生效。

本协定于一九七五年十月三十一日在北京签订，共两份，每份都用中文、德文和英文写成，三种文本具有同等效力。在解释上遇有分歧时，以英文文本为准。

中华人民共和国政府

德意志联邦共和国政府

代

表

代

表

刘存信

Helf F. Müller
G. Hammer

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BOTSCHAFTER DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Peking, den 31. Oktober 1975

Wi 455.00

Exzellenz,

ich beehre mich, namens der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zu bestätigen, daß die folgende Vereinbarung im Zusammenhang mit der Ausführung des Artikels 1 Absatz 1 des Abkommens über den Zivilen Luftverkehr zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik China geschlossen wurde.

1. Die Linie für den vereinbarten Fluglinienverkehr, die von dem bezeichneten Unternehmen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland in beiden Richtungen betrieben werden soll, ist folgende:

Frankfurt und ein anderer Punkt in dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, der zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren ist — Athen — Teheran — Karachi — zwei weitere Zwischenlandepunkte, die zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren sind — Peking oder Shanghai — Tokyo. Die Ausübung des Rechts, auf der festgelegten Linie Personen, Gepäck, Fracht und Post im internationalen Verkehr zwischen dem Punkt in dem Hoheitsgebiet der Volksrepublik China und dem Punkt darüber hinaus zu befördern, soll Gegenstand künftiger Konsultationen zwischen den beiden Vertragsparteien sein.

2. Die Linie für den vereinbarten Fluglinienverkehr, die von dem bezeichneten Unternehmen der Regierung der Volksrepublik China in beiden Richtungen betrieben werden soll, ist folgende:

Peking und ein anderer Punkt in dem Hoheitsgebiet der Volksrepublik China, der zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren ist — fünf Zwischenlandepunkte, die zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren sind — Frankfurt oder Köln/Bonn — zwei Punkte auf dem amerikanischen Kontinent, die zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren sind. Die Ausübung des Rechts, auf der festgelegten Linie Personen, Gepäck, Fracht und Post im internationalen Verkehr zwischen dem Punkt in dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und den Punkten darüber hinaus zu befördern, soll Gegenstand künftiger Konsultationen zwischen den beiden Vertragsparteien sein.

3. Bei dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf der festgelegten Linie kann das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei nach seiner Wahl jeden Zwischenlandepunkt und Punkt darüber hinaus auf einem oder auf allen Flügen auslassen. In einem solchen Fall ist jedoch die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei davon so früh wie möglich in Kenntnis zu setzen.

4. Wünscht das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei zusätzliche Flüge auf der festgelegten Linie durchzuführen, ist bei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei ein Antrag zu stellen, und die Flüge dürfen nur nach Erhalt der Zustimmung der genannten Behörde begonnen werden. Normalerweise ist ein solcher Antrag zweiundsiebzig Stunden vor dem Abflug des betreffenden Flugzeuges zu stellen.

5. Die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien können Diskussionen zur Änderung der oben erwähnten Bestimmungen abhalten, und so vereinbarte Änderungen treten nach ihrer Bestätigung durch diplomatischen Notenwechsel in Kraft.

Ich beehre mich, namens der Regierung der Bundesrepublik Deutschland vorzuschlagen, daß diese Note und die namens der Regierung der Volksrepublik China die oben erwähnten Bestimmungen bestätigende Antwortnote Eurer Exzellenz eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik China bilden, die am gleichen Tag in Kraft tritt wie das Abkommen über den Zivilen Luftverkehr.

Ich nehme diese Gelegenheit wahr, um Eurer Exzellenz erneut meiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu versichern.

Dr. ROLF F. PAULS

Seiner Exzellenz dem Generaldirektor
der Hauptverwaltung für Zivilluftfahrt
der Volksrepublik China
Herrn Liu Tsun-Hsin
Peking

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

DER BOTSCHAFTER DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND³

Peking, October 31st, 1975

Your Excellency,

I have the honour to confirm, on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany, that the following agreement has been reached in connection with the implementation of article 1, paragraph 1, of the Civil Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the People's Republic of China.

1. The route of the agreed services operated by the designated airline of the Government of the Federal Republic of Germany shall be as follows in both directions:

Frankfurt and another point in the territory of the Federal Republic Germany to be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties—Athens—Tehran—Karachi—two more intermediate points to be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties—Peking or Shanghai—Tokyo. The exercise of the right to carry international traffic in passengers, baggage, cargo and mail between the point in the territory of the People's Republic of China and the point beyond on the specified route shall be subject to future consultations between the two Contracting Parties.

2. The route of the agreed services operated by the designated airline of the Government of the People's Republic of China shall be as follows in both directions:

Peking and another point in the territory of the People's Republic of China to be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties—five inter-

¹ Translation supplied by the Government of the Federal Republic of Germany.

² Traduction fournie par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne.

³ Ambassador of the Federal Republic of Germany.

mediate points to be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties—Frankfurt or Cologne/Bonn—two points on the American Continent to be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. The exercise of the right to carry international traffic in passengers, baggage, cargo and mail between the point in the territory of the Federal Republic of Germany and the points beyond on the specified route shall be subject to future consultations between the two Contracting Parties.

3. In operating the agreed services on the specified route, the designated airline of either Contracting Party may, at its own option, omit any intermediate point and point beyond on any or all flights. In such case, however, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall be notified to that effect as early as possible.

4. If the designated airline of either Contracting Party desires to operate additional flights on the specified route, it shall submit application to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, and the flights can be commenced only after approval has been obtained therefrom. Under normal circumstances, such application shall be served seventy-two hours before the departure of the aircraft in question.

5. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties may hold discussions to modify the above-mentioned provisions, and modifications so agreed shall come into force after they have been confirmed through exchange of diplomatic notes.

I have the honour to propose on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany that the present note and Your Excellency's note in reply confirming the above on behalf of the Government of the People's Republic of China constitute an agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the People's Republic of China, which shall enter into force on the same date as the said Civil Air Transport Agreement.

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

ROLF FRIEDEMANN PAULS
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Federal Republic of Germany in the People's Republic of China

H.E. Mr. Liu Tsun-hsin
Director-General
General Administration of Civil Aviation
of the People's Republic of China

II

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

德意志联邦共和国驻中华人民共和国特命全权大使
罗尔夫·弗里德曼·保尔斯先生阁下

阁 下：

我谨确认收到阁下一九七五年十月三十一日的照会，内容如下：

“我谨代表德意志联邦共和国政府证实，关于德意志联邦共和国政府和中华人民共和国政府民用航空运输协定第一条第一款的实施问题，已达成如下协议：

一、德意志联邦共和国政府指定空运企业所经营的协议航班的往返航线如下：

法兰克福和经缔约双方航空当局协议的德意志联邦共和国领土内的另一个地点—雅典—德黑兰—卡拉奇—经缔约双方航空当局协议的另外两个中间经停点—北京或上海—东京。关于行使在中华人民共和国领土内的地点和规定航线上以远点之间载运国际旅客、行李、货物和邮件的权利问题，将由缔约双方以后协商。

二、中华人民共和国政府指定空运企业所经营的协议航班的往返航线如下：

北京和经缔约双方航空当局协议的中华人民共和国领土内的另一个地点——经缔约双方航空当局协议的五个中间经停点——法兰克福或科隆/波恩——经缔约双方航空当局协议的美洲两个地点。关于行使在德意志联邦共和国领土内的地点和规定航线上以远点之间载运国际旅客、行李、货物和邮件的权利问题，将由缔约双方以后协商。

三、缔约一方指定空运企业在规定航线上飞行协议航班时，可以在任一或所有飞行中自行不经停任何中间经停点和以远点。然而遇此情况，应尽早通知缔约另一方航空当局。

四、缔约一方指定空运企业如欲在规定的航线上作加班飞行，应向缔约另一方航空当局提出申请，获得许可后方可飞行。在通常情况下，此项申请应在有关飞机起飞七十二小时以前提出。

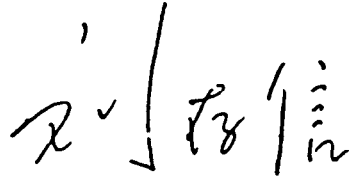
五、缔约双方航空当局可就上述规定的修改进行讨论，按此协议的修改，经外交换文确认后生效。

我谨代表德意志联邦共和国政府建议，本照会及阁下代表中华人民共和国政府确认以上协议的复照，即构成德意志联邦共和国政府和中华人民共和国政府间的一项协议，此项协议与上述民用航空运输协定同日生效。”

我谨代表中华人民共和国政府确认我们双方已达成上述协议，并同意阁下的照会和本复照构成中华人民共和国政府和德意志联邦共和国政府间的一项协议，此项协议与上述民用航空运输协定同日生效。

顺致最崇高的敬意。

中华人民共和国民用航空总局局长



一九七五年十月三十一日于北京

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

Peking, October 31st, 1975

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your note of October 31st, 1975, which reads as follows:

[See note I]

¹ Translation supplied by the Government of the Federal Republic of Germany.

² Traduction fournie par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne.

On behalf of the Government of the People's Republic of China, I have the honour to confirm that our two parties have reached the above agreement and to agree that Your Excellency's note and this note in reply constitute an agreement between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Federal Republic of Germany, which shall come into force on the same date as the said Civil Air Transport Agreement.

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

LIU TSUN-HSIN
Director-General
General Administration of Civil Aviation
of the People's Republic of China

H.E. Mr. Rolf Friedemann Pauls
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Federal Republic of Germany
in the People's Republic of China

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République populaire de Chine,

En vue de faciliter les contacts amicaux entre les peuples de la République fédérale d'Allemagne et de Chine, et de développer les relations mutuelles entre les deux pays en matière de transport aérien, en accord avec les principes du respect mutuel de l'indépendance et de la souveraineté, de la non-ingérence dans les affaires intérieures de l'autre Partie, de l'égalité et de l'intérêt mutuel ainsi que de la coopération amicale,

Sont convenus d'établir et d'exploiter des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà comme il suit :

Article premier. 1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter des services aériens réguliers (dénommés ci-après «les services convenus») sur les routes qui seront indiquées d'un commun accord et confirmées par un échange de notes diplomatiques entre les deux Parties contractantes (la route et les notes diplomatiques seront dénommées respectivement dans le présent Accord «la route indiquée» et «l'échange de notes sur la liste des routes»).

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, tout aéronef de l'entreprise désignée par chaque Partie contractante (ci-après dénommée «l'entreprise désignée») exploitant les services convenus sur la route indiquée aura le droit d'effectuer des escales au point spécifié de la route indiquée sur le territoire de l'autre Partie contractante pour embarquer ou débarquer, en trafic international, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de la première Partie contractante, ainsi que ceux en provenance ou à destination des points intermédiaires entre les territoires des deux Parties contractantes.

3. Chaque Partie contractante communiquera à l'autre, au moins 60 jours à l'avance, la date d'inauguration des services convenus par son entreprise désignée.

Article 2. 1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner une entreprise qui sera chargée d'assurer les services convenus sur la route indiquée au moyen de l'échange de notes sur la liste des routes et notifiera à l'autre Partie contractante cette désignation par la voie diplomatique.

2. Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée par chaque Partie contractante seront entre les mains de ladite Partie contractante ou de ses ressortissants.

3. Au reçu de cette notification, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée par la première Partie contractante.

¹ Entré en vigueur le 24 mai 1978, date à laquelle les Parties contractantes s'étaient informées par un échange de notes diplomatiques de l'accomplissement de leurs formalités légales ou constitutionnelles, conformément au paragraphe 1 de l'article 15.

4. L'entreprise désignée et autorisée conformément aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article pourra commencer à assurer les services convenus, sous réserve que les tarifs fixés conformément aux dispositions de l'article 8 du présent Accord soient applicables à ces services.

Article 3. 1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation déjà accordée à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou de suspendre l'exercice par ladite entreprise des droits énoncés à l'article premier du présent Accord, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle jugera nécessaires si :

- a) Elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou des ressortissants de celle-ci; ou
- b) Ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui lui a accordé ces droits; ou
- c) Ladite entreprise ne se conforme pas aux conditions prévues par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de procéder immédiatement à la révocation, à la suspension ou à l'imposition de conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 4. Les lois et règlements de chaque Partie contractante applicables à l'entrée et au séjour sur son territoire et à la sortie dudit territoire, ainsi qu'à la navigation à l'intérieur de ce territoire, des aéronefs assurant les services aériens internationaux et ceux qui régissent l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, de l'équipage, des bagages, des marchandises et du courrier s'appliqueront également aux aéronefs et aux équipages appartenant à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux marchandises et au courrier transportés par lesdits aéronefs, pendant le temps où ils se trouveront à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante. Les Parties contractantes se communiqueront mutuellement, en temps opportun, les renseignements relatifs à ces lois et règlements.

Article 5. 1. Les aéronefs employés sur les routes indiquées par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, pièces de rechange, carburants, huiles, lubrifiants et leurs provisions de bord y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs conservés à bord des aéronefs seront exonérés de tous droits de douane applicables à l'importation, l'exportation ou le transit de marchandises, frais d'inspection et autres droits applicables à l'entrée sur le territoire de cette Partie contractante et au départ dudit territoire, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus de ce territoire.

2. Seront également exonérés de droits de douane, frais d'inspection et autres frais et taxes, à l'exception des frais correspondant aux services rendus :

- a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de chaque Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et desti-

- nées à la consommation à bord des aéronefs engagés pour l'exploitation des services convenus de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;
- b) Les provisions de bord, huiles, lubrifiants et pièces de rechange introduits sur le territoire de chaque Partie contractante destinés à l'exploitation des services convenus par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;
 - c) Les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs utilisés pour les services aériens internationaux par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, même dans le cas où ces provisions sont utilisées sur une partie du trajet effectué sur le territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

3. L'équipement normal de bord ainsi que les matériaux et les provisions restant à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'après approbation des services douaniers de cette dernière. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdits services douaniers et ne peuvent être ni vendus ni utilisés à d'autres fins sur ce territoire jusqu'au moment où ils seront réexportés ou utilisés conformément au règlement desdits services douaniers.

Article 6. 1. Chaque Partie contractante désignera sur son territoire un ou plusieurs aéroports et un ou plusieurs aéroports de dégagement à l'usage de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pour l'exploitation des routes indiquées et fournira sur son territoire à cette entreprise les services de communications, de navigation, de météorologie et les autres services auxiliaires qu'exige l'exploitation des services convenus. Des arrangements détaillés sur les points ci-dessus seront décidés d'un commun accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. (Aux fins du présent Accord, l'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, du Ministre fédéral des transports et, en ce qui concerne la Chine, de l'Administration générale de l'aviation civile de la Chine).

2. L'entreprise désignée d'une Partie contractante ne paiera, pour l'usage des aéroports, équipements, services techniques et installations de navigation aérienne de l'autre Partie contractante que les taxes normales et raisonnables prescrites par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante. Ces taxes ne seront pas supérieures à celles payées normalement par les entreprises d'autres Etats.

Article 7. 1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes jouiront, pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, de possibilités égales et équitables.

2. En exploitant les services convenus, 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 que cette dernière offre sur tout ou partie des routes spécifiées.

3. Les questions concernant l'exploitation des routes indiquées telles que la fréquence, le type d'aéronef, l'horaire, les représentations commerciales et les opérations d'assistance au sol seront réglées d'un commun accord dans le cadre de discussions entre les entreprises désignées des deux Parties contractantes. Les fréquences, les types d'aéronefs ainsi que les horaires convenus dans ces conditions seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques respectives des Parties contractantes.

4. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des deux Parties contractantes répondront aux besoins actuels et prévus de transport de passagers, de

bagages, de marchandises et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. L'offre pour le transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux tant embarqués que débarqués à des points sur les routes indiquées dans le territoire d'un pays tiers devra tenir compte du principe général que la capacité doit être adaptée :

- a) Aux besoins du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise,
- b) Aux besoins du trafic de la région que traversent les services convenus après avoir tenu compte des autres services aériens exploités par les entreprises de transport aérien des autres Etats situés dans cette région, et
- c) Aux besoins de l'exploitation des long-courriers par les entreprises de transports aériens.

Article 8. 1. Dans les paragraphes suivants, le mot «tarif» désigne le tarif appliqué au transport de passagers, de bagages et de marchandises, et les conditions dans lesquelles ce tarif est appliqué, y compris les commissions d'agences et de tout autre service auxiliaire, mais à l'exception des rémunérations et des conditions de transport du courrier.

2. Les tarifs qu'appliqueront sur les routes indiquées les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs appliqués par les autres entreprises.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques respectives au moins 60 jours avant la date prévue pour leur mise en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. S'il se révèle impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus ou encore si, au cours de la période visée au paragraphe 3 ci-dessus, l'une des autorités aéronautiques informe l'autre qu'elle n'approuve pas un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux 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 ci-dessus ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4, le différent sera réglé conformément à 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.

7. Les tarifs qui devront être appliqués sur les routes indiquées entre une Partie contractante et des pays tiers seront les tarifs approuvés par cette Partie contractante et le gouvernement du pays tiers respectif.

Article 9. Les revenus acquis par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante pour le transport en trafic international sur le territoire de l'autre Partie contractante pourront être transférés librement au taux officiel de change par l'autre Partie contractante.

Si le système de paiements entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, cet accord sera applicable.

Article 10. 1. Aux fins de l'exploitation de la route indiquée, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes aura le droit d'établir des agences aux escales situées sur la route indiquée dans le territoire de l'autre Partie contractante. Les effectifs de ces agences seront déterminés par entente entre les entreprises désignées par les deux Parties contractantes, et soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Le personnel des agences devra se conformer aux lois et règlements en vigueur dans le pays où sont situées ces agences.

2. Chaque Partie contractante fournira l'aide et les moyens nécessaires aux agences de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante et à leur personnel et veillera à assurer sa sécurité.

3. Chaque Partie contractante s'efforcera d'assurer la sécurité de l'exploitation de l'aéronef, de ses provisions et d'autres biens se trouvant sur son territoire ou utilisés sur les services convenus par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

4. Les membres de l'équipage de l'entreprise désignée de chaque Partie contractante assurant des vols sur les routes indiquées devront être des ressortissants de cette Partie contractante. Si l'entreprise désignée de chaque Partie contractante juge souhaitable d'employer des membres d'équipage d'autres nationalités pour l'exploitation des routes indiquées, elle devra obtenir à cette fin l'approbation de l'autre Partie contractante.

Article 11. 1. Si un aéronef de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes subit un accident ou est en détresse sur le territoire de l'autre Partie contractante, cette dernière devra donner des instructions à ses autorités compétentes pour informer sans délai les autorités aéronautiques de la première Partie contractante et fournir toute l'assistance nécessaire à l'équipage et aux passagers se trouvant à bord de l'aéronef.

2. Si l'accident entraîne le décès ou des blessures graves de personnes ou des dégâts matériels importants, l'autre Partie contractante chargera ses autorités compétentes de prendre les mesures suivantes :

- a) Procéder immédiatement aux opérations de recherche et de sauvetage;
- b) Préserver les preuves et assurer la sécurité de l'aéronef et de son contenu;
- c) Procéder à une enquête sur les circonstances de l'accident;
- d) Permettre l'accès à l'aéronef aux représentants de l'autre Partie contractante envoyés en qualité d'observateurs pour assister à l'enquête;
- e) Libérer l'aéronef et son contenu dès qu'ils ne sont plus nécessaires à l'enquête;
- f) Communiquer par écrit les résultats de l'enquête aux autorités aéronautiques de la première Partie contractante.

Article 12. Dans un esprit d'étroite coopération, les deux Parties contractantes se consulteront périodiquement en vue d'assurer l'exécution et le respect des dispositions du présent Accord et de l'échange de notes sur la liste des routes.

Article 13. Au cas où surviendrait un différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation et à l'application du présent Accord, les Parties contractantes chargeront en premier lieu leurs autorités aéronautiques respectives de le régler par voie de négociations. Au cas où lesdites autorités ne parviendraient pas à s'entendre, chaque Partie contractante pourra demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations devraient avoir lieu dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande.

Article 14. Si l'une des Parties contractantes désirait modifier ou amender une disposition quelconque du présent Accord, elle pourrait demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations devront commencer dans un délai de 60 jours à compter de la date de la réception de la demande. Toute modification ou amendement ainsi convenu entrera en vigueur après que les deux Parties contractantes se seront mutuellement notifié que leurs procédures internes respectives concernant ces modifications et ces amendements ont été accomplies.

Article 15. 1. Le présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties contractantes auront rempli respectivement leurs formalités légales ou constitutionnelles et se seront adressé une notification en ce sens par un échange de notes diplomatiques.

2. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. La dénonciation entrera en vigueur 12 mois après la réception de la notification de ladite dénonciation par l'autre Partie contractante. Si ladite notification est retirée avant l'expiration de ce délai, avec le consentement de l'autre Partie contractante, le présent Accord restera en vigueur.

FAIT à Pékin, le 31 octobre 1975, en double exemplaire, en allemand, chinois et anglais, les trois textes faisant également foi. En cas de désaccord concernant l'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

ROLF F. PAULS
K. GSCHIEDLE

Pour le Gouvernement de la République populaire de Chine :

LIU TSUN-HSIN

ÉCHANGE DE NOTES

1

L'AMBASSADEUR DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Pékin, le 31 octobre 1975

Monsieur le Directeur général,

J'ai l'honneur de vous confirmer, au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, que l'accord suivant a été conclu au sujet de l'application du paragraphe 1 de l'article premier de l'Accord relatif aux transports aériens civils entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République populaire de Chine.

1. La route des services convenus assurés par l'entreprise désignée du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne sera la suivante dans les deux sens :

Francfort et un autre point du territoire de la République fédérale d'Allemagne à convenir entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes—Athènes—

Téhéran—Karachi—deux autres points intermédiaires à convenir entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes—Pékin ou Chang-hai—Tokyo. L'exercice du droit de transporter, en trafic international, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier entre le point du territoire de la République populaire de Chine et le point au-delà sur la route indiquée fera l'objet de consultations entre les deux Parties contractantes.

2. La route des services convenus assurés par l'entreprise désignée du Gouvernement de la République populaire de Chine sera la suivante dans les deux sens :

Pékin et un autre point du territoire de la République populaire de Chine à convenir entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes—cinq points intermédiaires à convenir entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes—Francfort ou Cologne, Bonn—deux points sur le continent américain à convenir entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. L'exercice du droit de transporter, en trafic international, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier entre le point du territoire de la République fédérale d'Allemagne et les points situés au-delà sur la route indiquée fera l'objet de consultations entre les deux Parties contractantes.

3. En exploitant les services convenus sur la route indiquée, l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes peut, à sa convenance, omettre tout point intermédiaire et tout point au-delà sur l'un ou l'ensemble des vols. Dans un tel cas, elle devra toutefois notifier les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante de cette intention aussitôt que possible.

4. Si l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes souhaite assurer des vols supplémentaires sur la route indiquée, elle doit présenter une demande aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et elle ne pourra commencer les vols en question qu'après avoir obtenu leur approbation. Dans des circonstances normales, cette demande devra être présentée 72 heures avant le départ de l'aéronef en question.

5. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront entamer des discussions pour modifier les dispositions qui précèdent, et les modifications ainsi convenues n'entreront en vigueur qu'après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

J'ai l'honneur de proposer au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne que la présente note et la réponse de Votre Excellence confirmant les dispositions qui précèdent au nom du Gouvernement de la République populaire de Chine constituent un accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République populaire de Chine, qui entrera en vigueur à la même date que l'Accord relatif aux transports aériens civils.

Veillez agréer, etc.

L'Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République fédérale d'Allemagne en République populaire de Chine,

ROLF FRIEDEMANN PAULS

Son Excellence Monsieur Liu Tsun-hsin
Directeur général de l'Administration générale
de l'aviation civile de la République populaire
de Chine

II

Pékin, le 31 octobre 1975

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 31 octobre 1975, qui se lit comme suit :

[Voir note I]

Au nom du Gouvernement de la République populaire de Chine, j'ai l'honneur de confirmer que nos deux Parties ont conclu l'accord exposé ci-dessus et d'accepter que la note de Votre Excellence et la présente réponse constituent un accord entre le Gouvernement de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne qui entrera en vigueur à la même date que l'Accord relatif aux transports aériens civils.

Veillez agréer, etc.

Le Directeur général de l'Administration
générale de l'aviation civile de la Répu-
blique populaire de Chine,

LIU TSUN-HSIN

Son Excellence Monsieur Rolf Friedemann Pauls
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
de la République fédérale d'Allemagne
en République populaire de Chine

No. 17882

**CANADA
and
POLAND**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Ottawa
on 14 May 1976**

**Exchange of notes constituting an agreement relating to
articles IX, XI, XIII and XV of the above-mentioned
Agreement**

Authentic texts: English, French and Polish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**CANADA
et
POLOGNE**

**Accord sur le transport aérien (avec annexe). Signé à
Ottawa le 14 mai 1976**

**Échange de notes constituant un accord relatif aux ar-
ticles IX, XI, XIII et XV de l'Accord susmentionné**

Textes authentiques : anglais, français et polonais.

*Enregistrés par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet
1979.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE POLISH PEOPLE'S REPUBLIC

The Government of Canada and the Government of the Polish People's Republic, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

Desiring to conclude an Agreement on air transport between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article I. For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the terms:

(a) "Aeronautical Authorities" means, in the case of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transport Commission and, in the case of the Polish People's Republic, the Minister for Transport, or in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

(b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

(c) "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments thereto;

(d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944;

(e) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with articles III and IV of this Agreement;

(f) "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in articles 2 and 96 of the Convention.

Article II. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

(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 named on the routes specified in the annex for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

¹ Applied provisionally from 14 May 1976, the date of signature, and came into force definitively on 28 October 1977, the date of the latter of the diplomatic notes by which the Contracting Parties notified each other that they had obtained the necessary internal approval, in accordance with article XXIV.

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, and vol. 1008, p. 213.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article III. Each Contracting Party shall have the right to designate by diplomatic note an airline to operate the agreed services on any route specified in the annex for such a Contracting Party and to substitute another airline for that previously designated.

Article IV. 1. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to article III, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant with a minimum of delay to an airline so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the tariffs established in accordance with the provisions of article XII of this Agreement are in force in respect of such services.

Article V. 1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in article IV with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke such authorizations or impose on them conditions, temporarily or permanently:

- (a) In the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations applied by these authorities in conformity with the Convention;
- (b) In the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
- (c) In the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; and
- (d) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the request.

Article VI. 1. The laws, regulations and procedures 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 shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

Article VII. 1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the annex to this Agreement provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to and in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline operating the agreed services on the routes specified in the annex to this Agreement, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of article V; in other cases article XX applies.

Article VIII. 1. The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of the 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.

2. Neither of the Contracting Parties shall give a preference to its own or any other airline over the airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article IX. 1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the routes specified in the annex.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objectives the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territories of the Contracting Parties.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principle 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.

5. The capacity to be provided on the specified routes, i.e., frequency of services and type of aircraft, shall be agreed between the designated airlines in accordance with the principles laid down in this article and subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. In the absence of an agreement between the designated airlines, the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties which will endeavour to resolve the problem, if necessary, pursuant to article XVIII of this Agreement. Pending an arrangement either at the airline level or between the aeronautical authorities the *status quo* shall be maintained.

Article X. 1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall provide each other with monthly statements of statistics, on a quarterly calendar basis, including all information required to determine the amount of traffic carried over the routes specified in the annex and the initial origins and final destinations of such traffic.

2. The details of the statistical data to be provided and the methods by which such data shall be provided by one Party to the other, shall be agreed upon between the aeronautical authorities and implemented not later than three (3) months after the designated airline of one or both of the Contracting Parties commence operations, in whole or in part of the agreed services.

3. Failure to reach a satisfactory agreement regarding the supply of statistics may, at the discretion of either Contracting Party, constitute grounds for the application of article XVIII of the Agreement.

Article XI. 1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The immunities granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article:

- (a) Introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) Retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
- (c) Taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the immunity, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

Article XII. 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, where it is deemed suitable, 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 shall be agreed upon between the designated airlines of the Contracting Parties; such agreement shall be reached, whenever possible, through the rate-fixing procedures of the international body which formulates proposals in this matter.

3. The tariffs so agreed shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities. If within thirty (30) days from the date of submission the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the expiration of the forty-five (45) day period mentioned above. In the event that a shorter period $\frac{2}{3}$ or the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 above, or, if during the period applicable in accordance with paragraph 3 above a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on 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 XX of this Agreement.

6. (a) 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 XX of this Agreement.

(b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article or article XX of this Agreement.

Article XIII. 1. The rules and procedures relating to the sale of air transportation by the designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be mutually agreed upon by both designated airlines subject to the approval of the appropriate authorities of both Contracting Parties.

2. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of funds obtained by each in the normal course of its operations on the basis of the exchange rates applicable for current payments on the day of payment and shall be subject only to the respective foreign cur-

rency regulations applicable to all countries in like circumstances. The transfer of funds shall not be subject to any charges except those normally collected by banks for such operations.

Article XIV. Income or profits from the operation of an aircraft in international traffic derived by the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party, shall be exempt from any income tax and all other taxes on profits imposed by that other Contracting Party.

Article XV. The designated airline of each Contracting Party shall be granted the right to station representatives and staff required for the operation of the agreed services in the territory of the other Contracting Party. Such representatives and staff shall be nationals of Canada and Poland and their location and number shall be agreed upon through consultations between the designated airlines of both Contracting Parties and shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Such representatives and staff shall observe the laws and regulations in force of the other Contracting Party.

Article XVI. 1. The crew members of an aircraft of the designated airline of either Contracting Party flying on the specified route shall be nationals of their countries. In case the designated airline of one Contracting Party deems it desirable to utilize crew members being nationals of third countries for the operation of agreed services, it can do so after approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. The crews of an aircraft of the designated airline of one Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and as scheduling of the agreed services requires, be permitted temporary sojourn in the territory of the other Contracting Party.

Article XVII. The provisions set out in articles VI, VII, VIII, XI, XIII, XIV and XVI of this Agreement shall be applicable also to charter and other non-scheduled flights operated by an airline of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the airline operating such flights.

Article XVIII. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and its annex.

Article XIX. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which would be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article XX. 1. Should any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement and of the annex thereto arise, the aeronautical authorities shall in the first place endeavour to settle it through direct negotiations between themselves. In the case where such negotiations were not successful the dispute shall be settled between the Contracting Parties.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to submit the dispute to arbitration in accordance with the procedures set forth herein.

3. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators constituted as follows:

- (a) One arbitrator shall be named by each Contracting Party within sixty (60) days of the date of delivery by either Contracting Party to the other of a request for arbitration. Within thirty (30) days after such period of sixty (60) days, the two arbitrators so designated shall by agreement designate a third arbitrator, who shall not be a national of either Contracting Party.
- (b) If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not agreed upon in accordance with sub-paragraph (a) either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to designate the necessary arbitrator or arbitrators.

4. Each Contracting Party shall use its best efforts consistent with its national law to put into effect any decision or award of the arbitral tribunal.

5. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article XXI. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XXII. The present Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XXIII. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with article XIX of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which the present Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

Article XXIV. This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature, and shall enter into force on the later of the dates on which the Contracting Parties shall each have notified the other by Diplomatic Note that they have obtained whatever internal approval may be required to give effect to this Agreement.

ACCORD¹ SUR LE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République populaire de Pologne, appelés ci-après les Parties contractantes,

Etant tous les deux Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désirant conclure un Accord sur le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article I. Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires :

a) «Autorités aéronautiques» signifie, dans le cas du Canada, le ministre des Transports et la Commission canadienne des transports et, dans le cas de la République populaire de Pologne, le ministre des Transports ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

b) «Services convenus» signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées dans l'annexe jointe au présent Accord;

c) «Accord» signifie le présent Accord, l'annexe qui l'accompagne et toute modification qui peut y être apportée;

d) «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

e) «Entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles III et IV du présent Accord;

f) «Territoire», «Service aérien», «Service aérien international», «Entreprise de transport aérien» et «Escalaes non commerciales» ont la signification qui leur est attribuée dans les articles 2 et 96 de la Convention.

Article II. 1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante :

a) Survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;

b) Faire des escales non commerciales dans ledit territoire, et

c) Faire des escales dans ledit territoire, aux points mentionnés sur les routes spécifiées dans l'annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 14 mai 1976, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 28 octobre 1977, date de la dernière des notes diplomatiques par lesquelles les Parties contractantes s'étaient informées de l'accomplissement des formalités requises au plan interne, conformément à l'article XXIV.

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, et vol. 1008, p. 213.

2. Rien dans le paragraphe 1 du présent article ne sera considéré comme conférant à l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou location, à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article III. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par note diplomatique, une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur toute route spécifiée dans l'annexe pour cette Partie contractante et de remplacer une entreprise antérieurement désignée par une autre.

Article IV. 1. Dès réception d'un avis de désignation ou de remplacement émis par l'une des Parties contractantes aux termes de l'article III, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément aux lois et règlements de cette dernière, accorderont dans les meilleurs délais les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus.

2. Sur réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer en tout temps à exploiter les services convenus en tout ou en partie, à condition que les tarifs établis conformément aux dispositions de l'article XII du présent Accord soient en vigueur à l'égard de ces services.

Article V. 1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit de refuser, d'annuler ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'article IV à l'égard de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante :

- a) Si l'entreprise en cause ne peut convaincre les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante qu'elle satisfait aux lois et règlements appliqués par ces autorités conformément à la Convention;
- b) Si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie contractante;
- c) Si la preuve n'a pas été faite qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants, et
- d) Si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint de toute autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements mentionnés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf entente contraire entre les Parties contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande.

Article VI. 1. Les lois, règlements et pratiques de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs devront être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de transit, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine devront être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, par ses équipages et ses passagers et pour les marchandises et le courrier en transit à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

Article VII. 1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par une des Parties contractantes et encore en vigueur seront reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord, à condition que ces certificats, brevets et licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats ou licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques d'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée exploitant les services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et si cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander à consulter les autorités aéronautiques de la première Partie contractante afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. A défaut d'une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols, il y aura lieu d'appliquer l'article V, l'article XX s'appliquant aux autres cas.

Article VIII. 1. Les droits imposés dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés aux aéronefs d'une entreprise nationale de transport aérien qui assure des services internationaux analogues.

2. Aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la quarantaine et autres services du genre, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations correspondantes sous son contrôle.

Article IX. 1. Les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes jouiront du même traitement équitable quant à l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas nuire à la bonne marche des services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront raisonnablement axés sur les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectifs fondamen-

taux d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre les territoires des Parties contractantes.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier qui sont embarqués ou débarqués à des points situés sur les routes spécifiées dans les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien sera assuré conformément aux principes généraux voulant que la capacité soit en rapport avec :

- a) Les exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) Les exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des Etats qui forment la région, et
- c) Les exigences de l'exploitation des services aériens directs.

5. La capacité à fournir sur les routes spécifiées, c'est-à-dire la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés, sera déterminée d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées, conformément aux principes énoncés dans le présent article et sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. A défaut d'accord entre les entreprises de transport aérien désignées, le problème sera soumis aux autorités aéronautiques des Parties contractantes qui essaieront alors de le résoudre conformément aux dispositions de l'article XVIII du présent Accord. Dans l'attente de mesures prises par les entreprises de transport aérien ou par les autorités aéronautiques entre elles, le statu quo sera maintenu.

Article X. 1. Sur une base trimestrielle, les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes feront parvenir à l'autre Partie contractante des relevés statistiques mensuels où figureront tous les renseignements requis pour déterminer le volume du trafic sur les routes spécifiées dans l'annexe ainsi que les points d'origine réelle et de destination finale de ce trafic.

2. La nature des données statistiques à transmettre et les méthodes suivant lesquelles ces données seront fournies à une Partie par l'autre Partie seront déterminées d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties et les mesures convenues devront être appliquées au plus tard trois (3) mois après la date à laquelle l'entreprise désignée d'une ou des Parties contractantes aura commencé l'exploitation de l'ensemble ou d'une partie des services convenus.

3. Le fait de ne pouvoir conclure une entente satisfaisante au sujet de l'échange des statistiques pourra, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, constituer un motif justifiant l'application de l'article XVIII du présent Accord.

Article XI. 1. Chaque Partie contractante, sur une base de réciprocité, exemptera l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente en quantité limitée aux passagers durant le vol), et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante assu-

rant les services convenus, de même que le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise désignée.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux objets visés au paragraphe 1 du présent article lorsqu'ils seront :

- a) Introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte;
- b) Conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;
- c) Pris à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus;

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition que ces objets ne soient pas aliénés dans le territoire de ladite Partie contractante.

Article XII. 1. Les tarifs applicables aux services convenus seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service (comme les normes de vitesse et de confort) et, s'il y a lieu, les tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute partie de la route spécifiée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes; on se servira à cette fin, lorsque c'est possible, des méthodes de tarification établies par l'organisme international chargé de formuler des propositions à cet effet.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; les autorités aéronautiques pourront accepter un délai plus court dans des cas particuliers. Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la présentation, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas fait savoir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elles ne sont pas satisfaites des tarifs qui leur ont été présentés, ces tarifs seront considérés comme acceptables et entreront en vigueur à l'expiration du délai de quarante-cinq (45) jours susmentionné. Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation des tarifs, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis d'insatisfaction doit être donné sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, ou si, pendant la période applicable conformément au paragraphe 3 ci-dessus, un avis d'insatisfaction a été donné, les autorités aéronautiques des Parties contractantes essaieront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent article ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XX du présent Accord.

6. a) Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'en sont pas satisfaites, exception faite des dispositions du paragraphe 3 de l'article XX du présent Accord.

b) Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent article ou de l'article XX du présent Accord.

Article XIII. 1. Les règles et pratiques relatives à la vente de titres de transport aérien par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante seront fixées d'un commun accord par les deux entreprises de transport aérien désignées, sous réserve de l'approbation des autorités compétentes des deux Parties contractantes.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement les fonds provenant de ses opérations courantes aux taux de change en vigueur pour les paiements courants le jour du versement, ces transferts n'étant soumis qu'aux règlements respectifs des Parties sur le contrôle des changes, applicables à tous les pays dans des circonstances semblables. Les transferts de fonds ne seront assujettis à aucune taxe, sauf celles que les banques perçoivent normalement pour ces transactions.

Article XIV. Les revenus ou bénéfices provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante seront exemptés de l'impôt sur le revenu et de toute autre taxe sur les bénéfices pouvant être imposés par cette autre Partie.

Article XV. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sera autorisée à poster les représentants et les employés nécessaires à l'exploitation des services convenus dans le territoire de l'autre Partie contractante. Lesdits représentants et employés seront des ressortissants du Canada et de la Pologne; leur nombre et le lieu de leur affectation seront déterminés par voie de consultations entre les entreprises désignées des deux Parties contractantes et seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements de l'autre Partie contractante.

Article XVI. 1. Les membres d'équipage des aéronefs de l'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante qui effectuent un vol sur une route spécifiée seront citoyens de leurs pays respectifs. L'entreprise désignée d'une Partie contractante qui juge nécessaire de faire appel à des ressortissants de pays tiers pour l'exploitation de services convenus pourra le faire après avoir reçu l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Sur une base de réciprocité et selon les exigences du calendrier des services convenus, les membres d'équipage de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pourront séjourner temporairement dans le territoire de l'autre Partie contractante.

Article XVII. Les dispositions énoncées aux articles VI, VII, VIII, XI, XIII, XIV et XVI du présent Accord s'appliqueront également aux vols nolisés et autres vols non réguliers effectués par une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante ou à partir de celui-ci, ainsi qu'à l'entreprise qui effectue ces vols.

Article XVIII. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront mutuellement de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, afin de veiller à l'application et à l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et de l'annexe.

Article XIX. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier l'une des dispositions du présent Accord, elle peut demander à consulter l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui auront lieu entre les autorités aéronautiques et peuvent se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article XX. 1. Si un différend survient relativement à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et de son annexe, les autorités aéronautiques s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations directes entre elles. Si elles ne parviennent pas à un règlement, elles soumettront le différend aux Parties contractantes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à l'arbitrage, selon les modalités établies ci-après.

3. Le tribunal d'arbitrage se composera de trois membres choisis comme il suit :

- a) Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de la remise d'une demande d'arbitrage par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie contractante. Dans les trente (30) jours suivant ladite période de soixante (60) jours, les deux arbitres ainsi désignés s'entendront pour nommer un troisième arbitre qui ne sera pas ressortissant des Etats des Parties contractantes.
- b) Si l'une des Parties ne nomme pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas nommé conformément aux dispositions de l'alinéa a, l'une ou l'autre des Parties peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner le ou les arbitres nécessaires.

4. Chaque Partie contractante s'efforcera, en autant que ses lois le lui permettent, d'appliquer toute décision ou sentence du tribunal d'arbitrage.

5. Les frais du tribunal, y compris les honoraires et les dépenses des arbitres, seront partagés également entre les Parties contractantes.

Article XXI. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante, par écrit et par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord; cet avis sera envoyé simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, cet avis sera considéré comme ayant été reçu quatorze (14) jours après la réception de l'avis par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXII. Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXIII. S'il entre en vigueur une convention aérienne de caractère général touchant les deux Parties contractantes, les dispositions de cette convention l'emporteront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément à l'article XIX du présent Accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la convention multilatérale.

Article XXIV. Le présent Accord sera appliqué provisoirement à compter de la date de sa signature; il entrera en vigueur à la date de la dernière des notes diplomatiques par lesquelles les Parties contractantes se seront mutuellement informées de l'accomplissement des formalités requises au plan interne pour la mise en application du présent Accord.

[POLISH TEXT — TEXTE POLONAIS]

UMOWA MIĘDZY RZĄDEM KANADY A RZĄDEM POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ O KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Rząd Kanady i Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, zwane dalej Umawiającymi się Stronami,

będąc stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku,

pragnąc zawrzeć Umowę o komunikacji lotniczej między oraz poza ich odnośne terytoria,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł I. W rozumieniu niniejszej Umowy, jeżeli nie ustalono inaczej, określenie:

a) „Władze lotnicze“ oznacza, w przypadku Kanady—Ministra Transportu i Kanadyjską Komisję Transportową, a w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej—Ministra Komunikacji albo, w obu przypadkach, jakąkolwiek inną władzę lub osobę uprawnioną do wykonywania funkcji pełnionych obecnie przez wymienione władze;

b) „Uzgodnione linie“ oznacza regularne linie lotnicze na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy dla przewozu pasażerów, towarów i poczty, oddzielnie lub łącznie;

c) „Umowa“ oznacza niniejszą Umowę, Załącznik do niej i wszelkie ich zmiany;

d) „Konwencja“ oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku;

e) „Wyznaczone przedsiębiorstwo“ oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i otrzymało zezwolenie zgodnie z artykułami III i IV niniejszej Umowy;

f) „Terytorium“, „Linia lotnicza“, „Międzynarodowa linia lotnicza“, „Przedsiębiorstwo lotnicze“ i „Lądowanie w celach niehandlowych“ posiadają znaczenie ustalone odpowiednio w artykułach 2 i 96 Konwencji.

Artykuł II. 1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa dla eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych przez przedsiębiorstwo wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę:

a) przelotu przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania;

b) lądowania na wymienionym terytorium w celach niehandlowych; oraz

c) lądowania na wymienionym terytorium w punktach wyznaczonych na trasach określonych w Załączniku w celu zabierania i pozostawiania w ruchu międzynarodowym pasażerów, towarów i poczty, oddzielnie lub łącznie.

2. Żadne postanowienie ustępu 1 niniejszego artykułu nie może być rozumiane jako przyznające przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawo zabierania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony pasażerów, towarów i

poczty przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł III. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć notą dyplomatyczną przedsiębiorstwo lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii na jakiegokolwiek trasie określonej w Załączniku dla tej Umawiającej się Strony albo w celu zastąpienia innego przedsiębiorstwa lotniczego uprzednio do tego wyznaczonego.

Artykuł IV. 1. Po otrzymaniu zawiadomienia o wyznaczeniu lub o zastąpieniu, stosownie do artykułu III, władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ich ustawami i przepisami, powinny udzielić z minimalną zwłoką tak wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu odpowiednich zezwoleń na eksploatację uzgodnionych linii.

2. Po otrzymaniu takich zezwoleń przedsiębiorstwo lotnicze może w każdym czasie rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii, w całości lub w części, pod warunkiem, że w stosunku do tych linii istnieją obowiązujące taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami artykułu XII niniejszej Umowy.

Artykuł V. 1. Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo wstrzymać udzielenie zezwoleń, o których mowa w artykule IV w odniesieniu do przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę, cofnąć takie zezwolenia lub nałożyć na nie warunki, czasowo lub stale:

- a) w przypadku, gdy takie przedsiębiorstwo lotnicze nie wykaże się kwalifikacjami przed władzami lotniczymi tej Umawiającej się Strony stosownie do ustaw i przepisów stosowanych przez te władze zgodnie z Konwencją;
- b) w przypadku, gdy takie przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega ustaw i przepisów tej Umawiającej się Strony;
- c) w przypadku, gdy nie są one przekonane, że przeważająca część własności i rzeczynista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należą do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze lub do osób posiadających jej przynależność państwową; oraz
- d) w przypadku, gdy działalność tego przedsiębiorstwa lotniczego w inny sposób uchybia warunkom przewidzianym w niniejszej Umowie.

2. Prawa wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu będą wykonane jedynie po konsultacjach z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony chyba, że niezwłoczne działanie jest konieczne w celu zapobieżenia naruszeniu wyżej wymienionych ustaw i przepisów. Jeżeli Umawiające się Strony nie uzgodniły inaczej, konsultacje takie rozpoczną się w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania propozycji przez drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł VI. 1. Ustawy, przepisy i procedura jednej Umawiającej się Strony, dotyczące wejścia lub wyjścia z jej terytorium statków powietrznych używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej albo eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych, będą przestrzegane przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony przy wejściu, wyjściu i w czasie pobytu na wymienionym terytorium.

2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony dotyczące wejścia, odprawy, tranzytu, imigracji, paszportów, cel i kwarantanny będą przestrzegane przez

wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony oraz przez lub na rzecz jego załóg, pasażerów, towarów i poczty przy tranzycie, wejściu, wyjściu oraz w czasie pobytu na terytorium takiej Umawiającej się Strony.

Artykuł VII. 1. Świadczenia zdolności do lotu, świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub uznane za ważne przez jedną Umawiającą się Stronę i nadal pozostające w mocy, będą uznane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę w celu eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy pod warunkiem, że takie świadectwa lub licencje były wydane lub uznane za ważne stosownie do i zgodnie z wymogami ustanowionymi w Konwencji. Jednakże każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo odmowy uznania, w odniesieniu do lotów nad jej własnym terytorium, świadectw uzdolnienia i licencji wydanych jej własnym obywatelom przez drugą Umawiającą się Stronę.

2. Jeżeli przywileje albo warunki licencji lub świadectw, o których mowa w ustępie 1 powyżej, wydanych przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony jakiegokolwiek osobie lub wyznaczonemu przedsiębiorstwu eksploatującemu uzgodnione linie na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy, dopuszczalyby różnicę w stosunku do wymogów ustanowionych w Konwencji, która to różnica została zgłoszona Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony mogą zaproponować konsultacje władzom lotniczym tej Umawiającej się Strony w celu przekonania się, że przedmiotowa praktyka może być przez nie przyjęta. Nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w sprawach dotyczących bezpieczeństwa lotów będzie stanowiło podstawę do zastosowania artykułu V; w innych przypadkach znajduje zastosowanie artykuł XX.

Artykuł VIII. 1. Opłaty nakładane na terytorium każdej z Umawiających się Stron za korzystanie z portów lotniczych i z innych ułatwień lotniczych na statki powietrzne wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony nie będą wyższe od opłat nakładanych na statki powietrzne krajowego przedsiębiorstwa lotniczego używane na podobnych międzynarodowych liniach lotniczych.

2. Żadna z Umawiających się Stron nie będzie udzielać preferencji własnemu lub jakiegokolwiek innemu przedsiębiorstwu lotniczemu wyższych niż preferencje udzielane przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony w zakresie stosowania jej przepisów celnych, imigracyjnych, dotyczących kwarantamy i podobnych przepisów lub w zakresie korzystania z portów lotniczych, korytarzy powietrznych i usług ruchu lotniczego oraz związanych z tym ułatwień będących pod jej kontrolą.

Artykuł IX. 1. Przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały jednakową i równą możliwość eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii, przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie uwzględniało interesy przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, aby nie oddziaływać w sposób niewłaściwy na linie lotnicze, które to ostatnie eksploatuje na całości lub części tej samej trasy.

3. Uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa Umawiających się Stron będą pozostawały w ścisłym związku z publicznym zapotrzebowaniem na przewóz na określonych trasach, a ich głównym zadaniem będzie oferowanie, przy racjonalnym współczynniku załadowania, zdolności przewozowej dosto-

sowanej do zaspokojenia bieżącego i racjonalnie przewidywanego zapotrzebowania na przewóz pasażerów, towarów i poczty między terytoriami Umawiających się Stron.

4. Zapewnienie przewozu pasażerów, towarów i poczty zarówno zabieranych jak i pozostawianych w punktach na określonych trasach na terytoriach państw innych niż Państwo wyznaczające przedsiębiorstwo lotnicze będzie następowało zgodnie z ogólnymi zasadami, według których zdolność przewozowa powinna pozostawać w związku z:

- a) zapotrzebowaniem na przewóz do i z terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze;
- b) zapotrzebowaniem na przewóz na obszarze, przez który przechodzi linia lotnicza, po uwzględnieniu innych usług przewozowych ustanowionych przez przedsiębiorstwa lotnicze Państw danego obszaru; oraz
- c) potrzeb eksploatacyjnych tranzytowych linii lotniczych.

5. Zdolność przewozowa oferowana na określonych trasach, m.in. częstotliwość na liniach i typy statków powietrznych, będzie uzgadniana między wyznaczonymi przedsiębiorstwami zgodnie z zasadami ustalonymi w niniejszym artykule i będzie podlegała zatwierdzeniu przez władze lotnicze Umawiających się Stron. W braku porozumienia między wyznaczonymi przedsiębiorstwami, sprawa ta będzie przekazana władzom lotniczym Umawiających się Stron, które będą dążyły do jej załatwienia, w razie konieczności, stosownie do artykułu XVIII niniejszej Umowy. Do czasu osiągnięcia porozumienia na szczeblu przedsiębiorstw lotniczych lub między władzami lotniczymi pozostaje w mocy status quo.

Artykuł X. 1. Władze lotnicze obu Umawiających się Stron będą przekazywały sobie wzajemnie miesięczne informacje statystyczne, na bazie kwartału kalendarzowego, włącznie z wszelkimi informacjami potrzebnymi do określenia wielkości ruchu na trasach określonych w Załączniku oraz pierwotnego pochodzenia i końcowego przeznaczenia tego ruchu.

2. Szczegóły dotyczące danych statystycznych, które mają być przekazywane oraz metody, przy pomocy których dane te będą przekazywane przez jedną Stronę drugiej Stronie, będą uzgodnione między władzami lotniczymi i wprowadzone w życie nie później niż trzy (3) miesiące od chwili, gdy wyznaczone przedsiębiorstwo jednej lub obu Umawiających się Stron rozpocznie eksploatację uzgodnionych linii, całkowicie lub częściowo.

3. Nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia dotyczącego przekazywania danych statystycznych może, według uznania każdej Umawiającej się Strony, stanowić podstawę do zastosowania artykułu XVIII niniejszej Umowy.

Artykuł XI. 1. Każda Umawiająca się Strona na zasadzie wzajemności zwolni wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony w najszerszym zakresie dopuszczalnym według jej prawa krajowego od ograniczeń importowych, opłat celnych, akcyzy, opłat inspekcyjnych oraz innych krajowych podatków i opłat od statków powietrznych, paliwa, smarów, materiałów technicznych ulegających zużyciu, części zamiennych łącznie z silnikami, normalnego wyposażenia statków powietrznych, zapasów statków powietrznych (w tym napojów alkoholowych, tytoniu i innych produktów przeznaczonych do sprzedaży pasażerom w ograniczonych ilościach podczas lotu) oraz innych artykułów przeznaczonych od użytku lub używanych wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa tej drugiej Umawiającej się Strony, używanych na

uzgodnionych liniach, jak również od zwykłego materiału reklamowego rozprowadzanego bez opłat przez to wyznaczone przedsiębiorstwo.

2. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule będą stosowane do przedmiotów wymienionych w ustępie 1 niniejszego artykułu:

- a) wprowadzonych na terytorium jednej Umawiającej się Strony przez lub w imieniu wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony;
- b) pozostających na pokładzie statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa jednej Umawiającej się Strony podczas przybycia lub opuszczenia terytorium drugiej Umawiającej się Strony;
- c) wziętych na pokład statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony i przeznaczonych od użytku na uzgodnionych liniach;

bez względu na to, czy przedmioty takie są wykorzystane lub całkowicie zużyte na terytorium Umawiającej się Strony udzielającej zwolnienia pod warunkiem, że przedmioty te nie zostaną pozostawione na terytorium wymienionej Umawiającej się Strony.

Artykuł XII. 1. Taryfy na każdą uzgodnioną linię będą ustalane w rozsądnej wysokości z należytym uwzględnieniem wszystkich elementów oceny w tym koszcie eksploatacji, słusznego zysku, cech charakterystycznych linii (takich jak standardy szybkości i komfortu) oraz, w przypadku uznania tego za stosowne taryf innych przedsiębiorstw lotniczych dotyczących jakiegokolwiek części określonej trasy. Taryfy te będą ustalane zgodnie z następującymi postanowieniami niniejszego artykułu.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu, będą uzgadniane między wyznaczonymi przedsiębiorstwami Umawiających się Stron; uzgodnienie takie powinno być, w miarę możliwości, dokonywane zgodnie z procedurą ustanawiania taryf organu międzynarodowego, który formułuje propozycje w tym zakresie.

3. Uzgodnione w ten sposób taryfy będą przedkładane władzom lotniczym Umawiających się Stron co najmniej na czterdzieści pięć (45) dni przed proponowaną datą ich wprowadzenia; w szczególnych przypadkach władze lotnicze mogą wyrazić zgodę na termin krótszy. Jeżeli w ciągu trzydziestu (30) dni od daty przedłożenia władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony nie zawiadomią władz lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, że nie wyrażają zgody na przedłożoną im taryfę, taryfa taka będzie uważana za przyjętą i wejdzie w życie po upływie wspomnianego wyżej okresu czterdziestu pięciu (45) dni. W przypadku, gdy władze lotnicze wyraziły zgodę na krótszy termin dla przedłożenia taryfy, mogą one również uzgodnić, że okres dla zawiadomienia o niewyrażeniu zgody będzie krótszy niż trzydzieści (30) dni.

4. Jeżeli taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami powyższego ustępu 2 lub, jeżeli w okresie znajdującym zastosowanie zgodnie z powyższym ustępem 3 nastąpiło zawiadomienie o niewyrażeniu zgody, władze lotnicze Umawiających się Stron będą dążyły do ustalenia taryfy w drodze porozumienia między nimi.

5. Jeżeli władze lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do jakiegokolwiek z taryf przedłożonej im zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu lub co do ustalenia jakiegokolwiek taryfy zgodnie z ustępem 4, spór będzie rozstrzygany zgodnie z postanowieniami artykułu XX niniejszej Umowy.

6. a) Żadna taryfa nie wejdzie w życie, jeżeli władze lotnicze którejkolwiek z Umawiających się Stron nie wyrażą na nią zgody z zastrzeżeniem postanowień ustępu 4 artykułu XX niniejszej Umowy.

b) Jeżeli taryfy zostały ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu, taryfy te będą obowiązywały dopóki nie zostaną ustalone nowe taryfy zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu lub artykułu XX niniejszej Umowy.

Artykuł XIII. 1. Zasady i procedura dotyczące sprzedaży przewozów lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą wzajemnie uzgodnione przez oba wyznaczone przedsiębiorstwa i będą podlegać zatwierdzeniu przez właściwe władze obu Umawiających się Stron.

2. Każda Umawiająca się Strona przyznaje wyznaczonemu przedsiębiorstwu drugiej Umawiającej się Strony prawo wolnego transferu funduszy uzyskanych przez nie w normalnym toku działalności na bazie kursu wymiany stosowanego dla bieżących płatności w dniu płatności i będzie podlegało jedynie odpowiednim przepisom dotyczącym obcych walut stosowanym do wszystkich krajów w podobnych okolicznościach. Transfer funduszy nie będzie podlegał żadnym opłatom z wyjątkiem opłat normalnie pobieranych przez banki za takie operacje.

Artykuł XIV. Wpływy lub zyski z eksploatacji statków powietrznych w ruchu międzynarodowym uzyskiwane przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą zwolnione od wszelkich podatków od dochodów oraz od wszelkich innych podatków od zysków nakładanych przez drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł XV. Wyznaczonemu przedsiębiorstwu każdej Umawiającej się Strony będzie przyznane prawo utrzymywanie przedstawicieli i personelu potrzebnego do eksploatacji uzgodnionych linii na terytorium drugiej Umawiającej się Strony. Tacy przedstawiciele i personel będą obywatelami Kanady i Polski, a ich siedziba oraz ilość będą uzgadniane w drodze konsultacji między wyznaczonymi przedsiębiorstwami obu Umawiających się Stron i będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron. Przedstawiciele ci i personel będą przestrzegali obowiązujących ustaw i przepisów drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł XVI. 1. Członkowie załóg statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego każdej Umawiającej się Strony latający na określonej trasie będą obywatelami ich krajów. W przypadku, gdy wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony uważa za pożądane korzystanie z usług członków załóg będących obywatelami państw trzecich w celu eksploatacji uzgodnionych linii, może ono to uczynić po uzyskaniu zgody władz lotniczych drugiej Umawiającej się Strony.

2. Załogi statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony, na zasadzie wzajemności i stosownie do potrzeb wynikających z rozkładów uzgodnionych linii, będą upoważnieni do czasowych pobytów na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł XVII. Postanowienia ustalone w artykułach VI, VII, VIII, XI, XIII, XIV i XVI niniejszej Umowy będą miały zastosowanie także do lotów czarterowych i

przez drugą Umawiającą się Stronę chyba, że zawiadomienie o wypowiedzeniu zostanie cofnięte w drodze porozumienia przed upływem tego okresu. W braku potwierdzenia otrzymania tego zawiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę uważa się, że zawiadomienie zostało otrzymane po upływie czternastu (14) dni od otrzymania po przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł XXII. Niniejsza Umowa wraz z wszelkimi zmianami do niej będzie zarejestrowana w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł XXIII. W przypadku wejścia w życie ogólnej wielostronnej konwencji lotniczej w stosunku do obu Umawiających się Stron, postanowienia takiej Konwencji uzyskają przewagę nad postanowieniami niniejszej Umowy. W celu ustalenia zakresu wpływu postanowień konwencji wielostronnej na niniejszą Umowę mogą być przeprowadzone konsultacje zgodnie z artykułem XIX niniejszej Umowy.

Artykuł XXIV. Niniejsza Umowa będzie tymczasowo stosowana od daty jej podpisania i wejdzie w życie w drodze wzajemnego zawiadomienia Umawiających się Stron w formie Noty Dyplomatycznej, w dniu otrzymania noty późniejszej, że otrzymała ona wszelką wewnętrzną aprobatę, która może być wymagana dla wejścia w życie niniejszej Umowy.

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

DONE in two copies at Ottawa this 14th day of May, 1976, in the English, French and Polish languages, each version being equally authentic.

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

FAIT en deux exemplaires à Ottawa, le 14^e jour de mai 1976, en français, en anglais et en polonais, chaque version faisant également foi.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni przez swoje Rządy podpisali niniejszą Umowę.

SPORZĄDZONO w Ottawie dnia 14 maja 1976 roku w dwóch egzemplarzach każdy w językach angielskim, francuskim i polskim, przy czym wszystkie teksty posiadają jednakową moc.

[Signed — Signé]

ALLAN J. MACÉACHEN
For the Government of Canada
Pour le Gouvernement du Canada
Z upoważnienia Rządu Kanady

[Signed — Signé]

STEFAN OLSZOWSKI
For the Government of the Polish People's Republic
Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne
Z upoważnienia Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

*Route on which air services may be operated in both directions
by the designated airline of Canada*

<i>Point of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Destination in Poland</i>	<i>Points beyond</i>
Canada	Two points in Europe to be named by Canada, to be selected selected from the following: Brussels, Copenhagen, Prague, Shannon, Stockholm, Vienna, Zurich	Warsaw	Moscow or Helsinki

NOTE: The point beyond to be served with intransit privileges only.

*Route on which air services may be operated in both directions by the designated airline
of the Polish People's Republic*

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Destination in Canada</i>	<i>Points beyond</i>
Poland		Montreal	New York or A point in the USA or south of the USA to be name# by Poland.

NOTE: The U.S. point may be served as an intermediate or beyond point. Any point other than New York to be served with intransit privileges only unless otherwise agreed between the aeronautical authorities on recommendation of the two designated airlines. If a point south of the U.S., selection to be subject to agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Any or all of the intermediate or beyond points on the specified routes in the above schedules may at the option of the respective designated airline be omitted on any or all flights provided that the point of origin on such a route lies in the territory of the Contracting Party that has designated the airline.

In addition to the above routes, the respective designated airline may exercise intransit privileges at intermediate points in Europe.

Each Contracting Party has the right to change its selection of intermediate or beyond points on six months' notice.

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Route sur laquelle des services aériens peuvent être exploités dans les deux directions par l'entreprise de transport aérien désignée par le Canada

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination en Pologne</i>	<i>Points au-delà</i>
Canada	Deux points en Europe au choix du Canada dans la liste suivante : Bruxelles, Copenhague, Prague, Shannon, Stockholm, Vienne et Zurich	Varsovie	Moscou ou Helsinki

REMARQUE : Le point au-delà ne sera desservi qu'avec privilèges de transit.

Route sur laquelle des services aériens peuvent être exploités dans les deux directions par l'entreprise de transport aérien désignée par la République populaire de Pologne

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination au Canada</i>	<i>Points au-delà</i>
Pologne		Montréal	New York ou un point aux Etats-Unis ou au sud des Etats-Unis qui sera choisi par la Pologne

REMARQUE : Le point aux Etats-Unis peut être desservi comme un point intermédiaire ou au-delà. Tout point autre que New York ne sera desservi qu'avec privilèges de transit, à moins que les autorités aéronautiques n'en conviennent autrement sur la recommandation des deux entreprises de transport aérien désignées. Tout point choisi au sud des Etats-Unis doit être l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

L'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties peut, si elle le désire, omettre sur un ou tous les vols l'un ou tous les points intermédiaires ou au-delà sur les routes spécifiées dans le tableau ci-dessus, à condition que le point d'origine d'une telle route se trouve sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné ladite entreprise.

Outre les routes ci-dessus, l'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes peut desservir des points intermédiaires en Europe avec droits de transit.

Chacune des Parties contractantes peut modifier son choix de points intermédiaires ou au-delà six mois après présentation d'un avis.

[POLISH TEXT — TEXTE POLONAIS]

ZAŁĄCZNIK

WYKAZ TRAS

Trasa, na której mogą być eksploatowane linie lotnicze w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo Kanady

<i>Punkty początkowe</i>	<i>Punkty pośrednie</i>	<i>Punkt docelowy w Polsce</i>	<i>Punkty położone dalej</i>
Kanada	Dwa punkty w Europie określone przez Kanadę, wybrane spośród następujących: Bruksela, Kopenhaga, Praga, Shannon, Sztokholm, Wiedeń, Zurych	Warszawa	Moskwa lub Helsinki

UWAGA: Punkt położony dalej obsługiwany wyłącznie z przywilejami tranzytowymi.

Trasa, na której mogą być eksploatowane linie lotnicze w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwo Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

<i>Punkty początkowe</i>	<i>Punkty pośrednie</i>	<i>Punkt docelowy w Kanadzie</i>	<i>Punkty położone dalej</i>
Polska		Montreal	Nowy Jork lub punkt w USA lub na południe od USA, określony przez Polskę

UWAGA: Punkt w USA może być obsługiwany jako punkt pośredni lub punkt położony dalej. Każdy punkt inny niż Nowy Jork może być obsługiwany wyłącznie z przywilejami tranzytowymi chyba, że inaczej zostanie uzgodnione między władzami lotniczymi na zalecenie obu wyznaczonych przedsiębiorstw. W odniesieniu do punktu na południe od USA, wybór jego jest uzależniony od uzgodnienia między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

Jakikolwiek punkt lub wszystkie punkty pośrednie lub punkty położone dalej na określonych trasach w powyższych wykazach, w zależności od wyboru odnośnych wyznaczonych przedsiębiorstw, mogą być omijane w jednym lub we wszystkich lotach pod warunkiem, że punkt początkowy takiej trasy leży na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła to przedsiębiorstwo.

Oprócz powyższych tras odnośnie wyznaczone przedsiębiorstwa mogą wykonywać lądowanie z przywilejami tranzytowymi w punktach pośrednich w Europie.

Każda z Umawiających się Stron ma prawo zmiany swego wyboru odnośnie punktów pośrednich lub punktów położonych dalej, po uprzednim powiadomieniu w terminie sześciu miesięcy.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE POLISH PEOPLE'S REPUBLIC RELATING TO ARTICLES IX, XI, XIII AND XV OF THE AIR TRANSPORT AGREEMENT OF 14 MAY 1976²

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE RELATIF AUX ARTICLES IX, XI, XIII ET XV DE L'ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN DU 14 MAI 1976²

I

Ottawa, May 14, 1976

Ottawa, le 14 mai 1976

No. FLA-321

Excellency,

I have the honour to refer to articles IX, XI, XIII and XV of the Air Transport Agreement of May 14, 1976, between the Government of Canada and the Government of the Polish People's Republic and to the Inter-Airline Protocol relating thereto signed at Warsaw on February 23, 1976.

I. *Article IX.* It is the understanding of my Government that the principles contained in article IX of the Agreement shall be applied as follows to air services between Canada and Poland:

1. Both Contracting Parties having agreed that there shall be a commercial agreement between their respective designated airlines:

(a) The commercial arrangements shall ensure for the designated airlines of the Contracting Parties a balanced participation in the benefits derived from the operation of the agreed services by either of the designated airlines, due regard being paid to the origin of the revenues.

¹ Applied provisionally on 14 May 1976, the date of the note in reply, and came into force definitively on 28 October 1977, the date of entry into force of the Air Transport Agreement.

² See p. 284 of this volume.

N° FLA-321

Excellence,

J'ai l'honneur de me référer aux articles IX, XI, XIII et XV de l'accord sur le transport aérien du 14 mai 1976 entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République populaire de Pologne, ainsi qu'au Protocole s'y rapportant signé par les entreprises de transport aérien à Varsovie le 23 février 1976.

I. *Article IX.* Tel qu'entendu par mon Gouvernement, les principes énoncés à l'article IX de l'accord doivent s'appliquer aux services aériens entre le Canada et la Pologne de la manière suivante :

1. Les deux Parties contractantes ayant convenu qu'un accord commercial doit être conclu entre leurs entreprises de transport aérien désignées :

a) Les dispositions dudit accord assurent aux entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes une participation équilibrée aux bénéfices tirés de l'exploitation des services convenus par l'une ou l'autre desdites entreprises, compte dûment tenu de la pro-

¹ Appliqué à titre provisoire le 14 mai 1976, date de la note de réponse, et entré en vigueur à titre définitif le 28 octobre 1977, date d'entrée en vigueur de l'Accord sur le transport aérien.

² Voir p. 291 du présent volume.

This arrangement shall also enable the designated airlines to enjoy fair and equal opportunity in the carriage of the traffic potential between their respective territories after both airlines have commenced the operation of services.

- (b) The commercial arrangement shall establish the capacity, i.e., frequency, scheduling of services, and type of aircraft to be operated on the routes specified in the annex to this Agreement, as well as providing for other matters of a commercial nature as necessary.

2. The commercial arrangement shall cover, in a manner satisfactory to the designated airlines of the Contracting Parties, at least passengers and freight carried on the agreed services and enplaned and deplaned in Canada and Poland. Traffic carried in transit via the territory of the other Contracting Party on the routes specified in the annex to the Agreement shall not be considered as traffic enplaned and deplaned in Canada and Poland.

3. (a) In the event of termination of the commercial arrangement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties will review the situation and endeavour to resolve any problems in accordance with article XVIII of the Agreement.

(b) If such endeavour fails, and in the absence of agreement between the aeronautical authorities, the designated airlines of the Contracting Parties shall terminate services between Canada and Poland not later than one year following the notice of termination of the commercial arrangement.

4. (a) It is also understood that the designated airlines of the Contracting Parties shall retain each other as General Sales Agents for the sale of air transportation in Canada and in Poland, in accordance with the General Sales Agency Agreement.

(b) Unless otherwise agreed between the designated airlines of the two Contracting Parties all sales of transportation in Canada will be issued on Air Canada ticket stock, and all sales of transportation in Poland will be issued on LOT Polish Airlines ticket stock.

venance des recettes. Ledit accord commercial assure en outre auxdites entreprises un traitement juste et égal en ce qui a trait au transport du trafic potentiel entre leurs territoires respectifs, après que les deux entreprises auront commencé l'exploitation des services.

- b) L'accord commercial définit la capacité, c'est-à-dire la fréquence, l'établissement des horaires des services et les types d'aéronefs utilisés sur les routes spécifiées à l'annexe de l'accord, et pourvoit, si nécessaire, aux autres sujets de nature commerciale.

2. L'accord commercial couvre au moins, de façon jugée satisfaisante par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes, les passagers et les marchandises transportés par les services convenus et embarqués ou débarqués au Canada et en Pologne. Le trafic en transit à travers le territoire de l'autre Partie contractante sur les routes spécifiées à l'annexe de l'accord n'est pas considéré comme embarqué ou débarqué au Canada et en Pologne.

3. a) En cas de dénonciation de l'accord commercial, les autorités aéronautiques des Parties contractantes étudient la situation et s'efforcent de résoudre les problèmes conformément aux dispositions de l'article XVIII de l'accord.

b) En cas d'insuccès et faute d'entente entre les autorités aéronautiques, les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes cessent leurs services entre le Canada et la Pologne au plus tard un an suivant la date de l'avis de dénonciation de l'accord commercial.

4. a) Il est également entendu que les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes gardent leur titre respectif d'agents généraux des ventes des titres de transport aérien au Canada et en Pologne, conformément aux dispositions de l'accord sur les agences générales de vente.

b) A moins que les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes n'en conviennent autrement, toutes les ventes au Canada de titres de transport aérien s'effectuent sur des billets d'Air Canada, et toutes lesdites ventes en Pologne s'effectuent sur des billets des lignes aériennes polonaises LOT.

II. *Article XI.* With reference to article XI of the Agreement, it is understood that:

5. Although not specifically mentioned in the text of this article, the personal and household effects of the representatives and staff of one designated airline delegated in the territory of the other Contracting Party shall be subject to the same favourable treatment as accorded to items enumerated in article XI. This does not, however, apply to the airlines' "office equipment" which shall be treated in accordance with applicable national custom regulations and be subject to various rates of duty or to exemption depending on the nature of every individual item.

III. *Article XIII.* With reference to Article XIII, paragraph 1 of the Agreement, it is the understanding of my Government that:

6. According to the Polish national laws and regulations, the sales of air transportation in local currency involving payments in convertible currency are subject to individual permissions issued by the Polish National Bank.

7. In case of carriers belonging to the countries in which the Polish airline is allowed to engage in the sale of air transportation, operating to and from Poland according to an agreed programme under Pool or other commercial arrangements, a general permission can be obtained by the Polish airline acting as a general sales agent for a foreign carrier, authorizing sales in local currency on specified routes of the partner; the same carriers can also be authorized to make direct sales in Poland against payments in convertible currencies. Such facilities, aimed at creating similar sales opportunities for the designated airlines of the two countries, will also be granted in favour of the Canadian airline, provided that the agreement referred to in article XIII, paragraph 1, is in force, and provided further that, during the period of unilateral operation of the agreed services by the Polish designated airline similar facilities will be granted in favour of the Canadian airline for the sales in local currency on specified

II. *Article XI.* En ce qui a trait à l'article XI de l'accord, il est entendu que :

5. Quoique non mentionnés explicitement dans le libellé dudit article, les effets personnels et mobiliers des représentants et employés d'une entreprise de transport aérien désignée qui sont affectés au territoire de l'autre Partie contractante jouissent du même traitement favorable que celui accordé aux articles énumérés à l'article XI. Cela ne s'applique toutefois pas aux fournitures de bureau de l'entreprise, lesquelles sont soumises aux règlements douaniers nationaux appropriés et assujetties à divers taux de douane ou exemptées, selon la nature de l'article.

III. *Article XIII.* En ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article XIII, il est entendu par mon gouvernement que :

6. Selon les lois et règlements nationaux de la Pologne, la vente de titres de transport aérien en monnaie locale impliquant des paiements en monnaie convertible est soumise aux permissions individuelles accordées par la Banque nationale de Pologne.

7. Lorsqu'il s'agit de transporteurs appartenant aux pays dans lesquels l'entreprise de transport aérien désignée par la Pologne est autorisée à vendre des titres de transport aérien et exploitant des services en provenance ou à destination de la Pologne selon un programme convenu en vertu d'un accord d'exploitation commune ou d'autres accords commerciaux, l'entreprise polonaise qui sert d'agent général des ventes pour un transporteur étranger peut obtenir une permission générale autorisant la vente de titres de transport aérien en monnaie locale sur des routes désignées dudit transporteur; les mêmes transporteurs peuvent également être autorisés à effectuer des ventes directes en Pologne contre paiements en monnaie convertible. Afin de donner aux entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties les mêmes possibilités de vente, ces facilités sont également accordées à l'entreprise de transport aérien désignée par le Canada, à condition que l'accord stipulé au paragraphe 1 de

North Atlantic sectors that may be determined by agreement between the two designated airlines with the consent of the appropriate authorities of both Contracting Parties and in convertible currency for the whole Canadian airline's network. It is further understood that the Polish designated airline will be authorized to guarantee an agreed volume of sales in Poland on the Canadian airline's routes.

8. Having taken note of the above both Contracting Parties reserve the right to open, at any time, discussions on any of the matters dealt with in the above statement, in conformity with article XIII, paragraph 1, and article XVIII of the Agreement.

IV. *Article XV.* Finally, in relation to article XV of the Agreement, it is understood that:

9. The location and number of representatives and staff of the designated airline of each Contracting Party would be established on the basis of a mutually recognized need to meet present requirements and subsequent growth in traffic.

If your Government agrees with the above statements and shares in the understanding of my Government as stated therein in relation to articles IX, XI, XIII and XV of the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Polish People's Republic signed at Ottawa on May 14, 1976, I have the further honour to propose that this Note, which is equally authentic in English and French, and your reply to that effect in Polish, shall constitute an agreement between our two Governments, which shall be applied provi-

l'article XIII soit en vigueur et à condition que, pendant la période d'exploitation unilatérale des services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée par la Pologne, les mêmes facilités soient accordées à l'entreprise canadienne pour la vente de titres de transport aérien en monnaie locale sur les secteurs de l'Atlantique Nord qui peuvent être déterminés par entente entre les deux entreprises de transport aérien désignées avec le consentement des autorités compétentes des deux Parties contractantes, ainsi que pour la vente de titres de transport aérien en monnaie convertible sur tout le réseau de l'entreprise canadienne. Il est de plus entendu que l'entreprise de transport aérien désignée par la Pologne est autorisée à garantir un chiffre convenu de ventes en Pologne sur les routes de l'entreprise canadienne.

8. Après avoir pris note des dispositions ci-dessus, les Parties contractantes se réservent le droit d'entamer, en tout temps, des discussions sur toute question traitée ci-dessus, conformément aux dispositions du paragraphe I de l'article XIII et de l'article XVIII de l'accord.

IV. *Article XV.* Enfin, en ce qui a trait à l'article XV de l'accord, il est entendu que :

9. Le lieu d'affectation et le nombre des représentants et employés de l'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties contractantes sont déterminés en fonction d'une nécessité mutuellement reconnue de répondre aux exigences actuelles et à la croissance ultérieure du trafic aérien.

Si votre gouvernement accepte les dispositions énoncées ci-dessus ainsi que la présente interprétation donnée par mon gouvernement aux articles IX, XI, XIII et XV de l'accord sur le transport aérien entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République populaire de Pologne signé à Ottawa le 14 mai 1976, j'ai l'honneur de proposer que la présente note, dont les versions française et anglaise font également foi, ainsi que votre réponse à la présente en polonais constituent, entre nos deux gouvernements, un accord qui sera appliqué provisoirement à la date de votre réponse et

sionally as of the date of your reply and enter into force on the same date as the said Air Transport Agreement.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

ALLAN J. MACEACHEN
Secretary of State
for External Affairs

His Excellency
Mr. Stefan Olszowski
Minister of Foreign Affairs
of the Polish People's Republic
Ottawa

entrera en vigueur à la même date que ledit accord sur le transport aérien.

Veillez agréer, Excellence, les assurances de ma très haute considération.

Le Secrétaire d'Etat
aux Affaires extérieures,
ALLAN J. MACEACHEN

Son Excellence
Monsieur Stefan Olszowski
Ministre des Affaires étrangères
de la République populaire de Pologne
Ottawa

II

[POLISH TEXT — TEXTE POLONAIS]

MINISTER SPRAW ZAGRANICZNYCH

Ekscelencjo,

Mam zaszczyt potwierdzić otrzymanie Noty Waszej Ekscelencji z dnia 14 maja 1976 roku o następującej treści:

„Ekscelencjo, Mam zaszczyt nawiązać do Artykułów IX, XI, XIII i XV Umowy o komunikacji lotniczej między Rządem Kanady a Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej z 14 maja 1976 roku oraz do odnoszącego się do niej Protokołu między liniami lotniczymi podpisanego w Warszawie 23 lutego 1976 roku.

I. *Artykuł IX.* W rozumieniu mojego Rządu zasady zawarte w artykule IX Umowy będą stosowane w następujący sposób w odniesieniu do linii lotniczych między Kanadą i Polską:

1. Obie Umawiające się Strony uzgodniły, że będzie zawarte porozumienie handlowe między ich odnośnymi wyznaczonymi przedsiębiorstwami:

- a) Uzgodnienia handlowe zapewnią wyznaczonym przedsiębiorstwom Umawiających się Stron zbilansowany udział w zyskach pochodzących z eksploatacji uzgodnionych linii przez każde z wyznaczonych przedsiębiorstw z należyтым uwzględnieniem pochodzenia wpływów. Uzgodnienie takie umożliwi również wyznaczonym przedsiębiorstwom równe i jednakowe możliwości przewozu potencjalnego ruchu między ich odnośnymi terytoriami po rozpoczęciu eksploatacji linii przez oba przedsiębiorstwa.
- b) Uzgodnienie handlowe określi zdolność przewozową m.in. częstotliwość, rozkład lotów, typ statków powietrznych eksploatowanych na trasach określonych w Załączniku do tej Umowy a także ustali inne sprawy natury handlowej, które okażą się niezbędne.

2. Uzgodnienie handlowe będzie obejmowało w zadowalający sposób dla wyznaczonych przedsiębiorstw Umawiających się Stron, co najmniej pasażerów i towary prze-

wożone na uzgodnionych liniach oraz załadowywanych i wyładowywanych w Kanadzie i Polsce. Ruch przewożony w tranzycie przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony na trasach określonych w Załączniku do Umowy nie będzie uważany za ruch załadowywany i wyładowywany w Kanadzie i Polsce.

3. a) W przypadku wygaśnięcia porozumienia handlowego, władze lotnicze Umawiających się Stron dokonują przeglądu sytuacji i będą starały się rozwiązać wszelkie problemy zgodnie z artykułem XVIII Umowy.

b) Jeżeli starania te zakończą się niepowodzeniem i w przypadku braku porozumienia między władzami lotniczymi, wyznaczone przedsiębiorstwa Umawiających się Stron zakończą wykonywanie przewozów między Kanadą i Polską nie później niż po upływie jednego roku następującego po zawiadomieniu o wygaśnięciu porozumienia handlowego.

4. a) Rozumie się również, że wyznaczone przedsiębiorstwa Umawiających się Stron pozostaną wzajemnymi Generalnymi Agentami Sprzedaży przy sprzedaży przewozów lotniczych w Kanadzie i w Polsce, zgodnie z Umową o Generalnej Agencji Sprzedaży.

b) O ile nie będzie uzgodnione inaczej między wyznaczonymi przedsiębiorstwami obu Umawiających się Stron, wszystkie sprzedaże przewozów w Kanadzie będą dokonywane na biletach Air Canada, a wszystkie sprzedaże przewozów w Polsce będą dokonywane na biletach Polskich Linii Lotniczych LOT.

II. *Artykuł XI.* W odniesieniu do artykułu XI Umowy rozumie się że:

5. Aczkolwiek nie zostało to wyszczególnione w tekście tego artykułu, przedmioty osobiste i wyposażenie mieszkań przedstawicieli i personelu wyznaczonego przedsiębiorstwa delegowanych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą traktowane tak samo korzystnie jak to zostało uzgodnione w odniesieniu do przedmiotów wymienionych w artykule XI. Nie dotyczy to jednakże „wyposażenia biurowego“ przedsiębiorstw, które będzie traktowane zgodnie z odpowiednimi krajowymi przepisami celnymi i będzie podlegać różnym stawkom opłat celnych lub zwolnieniom w zależności od rodzaju poszczególnych przedmiotów.

III. *Artykuł XIII.* W odniesieniu do artykułu XIII ustęp I Umowy w rozumieniu mojego Rządu uważa się, że:

6. Zgodnie z polskimi ustawami i przepisami sprzedaże przewozów lotniczych za walutę miejscową powodujące płatności w walucie wymiennej są uzależnione od indywidualnych zezwoleń wydanych przez Narodowy Bank Polski.

7. W przypadku przewoźników należących do krajów, w których polskie przedsiębiorstwo lotnicze ma prawo wprowadzania sprzedaży przewozów lotniczych i wykonywujących przewozy do i z Polski według uzgodnionych programów w ramach porozumień poolowych lub innych porozumień handlowych, polskie przedsiębiorstwo lotnicze, działające jako generalny przedstawiciel sprzedaży na rzecz obcego przewoźnika, może uzyskać generalne zezwolenie upoważniające do sprzedaży za walutę miejscową na określone linie partnera; ci sami przewoźnicy mogą być również upoważnieni do prowadzenia bezpośrednich sprzedaży w Polsce za waluty wymiennej. Udogodnienia takie zmierzające do stworzenia podobnych możliwości w zakresie sprzedaży dla wyznaczonych przedsiębiorstw obu krajów będą również przyznane na rzecz kanadyjskiego przedsiębiorstwa lotniczego pod warunkiem, że obowiązuje porozumienie, o którym mowa w artykule XIII ustęp I oraz z tym, że w okresie jednostronnej eksploatacji uzgodnionych linii przez polskie wyznaczone przedsiębiorstwo, podobne udogodnienia będą przyznane na rzecz kanadyjskiego przedsiębiorstwa lotniczego, gdy chodzi o sprzedaż w walucie miejscowej na określone odcinki północno-atlantyczne, które mogą być określone w porozumieniu między obydwoma wyznaczonymi przedsiębiorstwami za zgodą właściwych władz obu Umawiających się Stron oraz w walucie wymiennej na całą sieć kanadyjskiego przed-

siębiorstwa lotniczego. Rozumie się również że polskie wyznaczone przedsiębiorstwo będzie upoważnione do zagwarantowanie uzgodnionego rozmiaru sprzedaży w Polsce na linie kanadyjskiego przedsiębiorstwa lotniczego.

8. Uwzględniając powyższe obie Umawiające się Strony zastrzegają sobie prawo, w każdym czasie, otwarcia dyskusji w każdej sprawie poruszonej w powyższym oświadczeniu, zgodnie z artykułem XIII ustęp 1 i artykułem XVIII Umowy.

IV. *Artykuł XV.* Wreszcie, w odniesieniu do artykułu XV Umowy rozumie się, że:

9. Lokalizacja i ilość przedstawicieli i personelu wyznaczonego przedsiębiorstwa każdej Umawiającej się Strony będzie ustalana na bazie wzajemnie uznanych potrzeb tak, aby zabezpieczyć obecne potrzeby oraz postępujący przyrost ruchu.

Jeżeli Pański Rząd zgadza się z powyższymi oświadczeniami i podziela interpretację mego Rządu jak to stwierdzono w niniejszym w odniesieniu do artykułów IX, XI, XIII i XVIII Umowy o komunikacji lotniczej między Rządem Kanady a Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, podpisanej w Ottawie dnia 14 maja 1976 roku, mam zaszczyt zaproponować, aby niniejsza Nota, która jest jednakowo autentyczna w językach angielskim i francuskim, oraz Pańska odpowiedź na nią w języku polskim, stanowiły porozumienie między naszymi dwoma Rządami, które będzie stosowane tymczasowo od daty Pańskiej odpowiedzi i wejdzie w życie z datą wejścia w życie wymienionej Umowy o komunikacji lotniczej.

Proszę przyjąć, Ekscelencjo, zapewnienie o moim najwyższym poważaniu.“

Mam zaszczyt zakomunikować zgodę mego Rządu na powyższe i przyjąć propozycję Waszej Ekscelencji, aby przytoczona wyżej Nota oraz niniejsza odpowiedź na nią stanowiły Porozumienie między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Kanady, które będzie stosowane tymczasowo od daty złożenia niniejszej odpowiedzi na Notę Waszej Ekscelencji i wejdzie w życie w dniu wejścia w życie wymienionej Umowy o komunikacji lotniczej.

Proszę przyjąć, Ekscelencjo, wyrazy mego najgłębszego szacunku.

Ottawa, 14 maja 1976 roku.

[Signed—Signé]

STEFAN OLSZOWSKI

Jego Ekscelencja Allan J. MacEachen
Minister Spraw Zagranicznych Kanady

[TRANSLATION]¹

Ottawa, May 14, 1976

Excellency,

I have honour to acknowledge receipt of Your Excellency's Note, dated the 14 May 1976, of the following content:

[TRADUCTION]¹

Ottawa, le 14 mai 1976

Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date du 14 mai 1976, qui se lit comme suit :

¹ Translation supplied by the Government of Canada.

¹ Traduction fournie par le Gouvernement du Canada.

[*See note I*]

I have the honour to communicate the agreement of my Government to the above, and to accept Your Excellency's proposal that the note quoted above, together with this reply to it, constitute an agreement between the Government of the Polish People's Republic and the Government of Canada, which shall be applied provisionally as of the date of this reply to Your Excellency's note, and shall enter into force on the same date as the above-mentioned Air Transport Agreement.

Please accept, Excellency, the expressions of my deepest respect.

STEFAN OLSZOWSKI

His Excellency
Mr. Allan J. MacEachen
Secretary of State for External Affairs
of Canada

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de vous communiquer l'assentiment de mon gouvernement aux arrangements qui précèdent et d'accepter votre proposition que la note précitée ainsi que la présente réponse constituent entre le Gouvernement de la République populaire de Pologne et le Gouvernement du Canada un accord qui sera appliqué provisoirement à la date de la présente réponse et entrera en vigueur à la même date que l'Accord sur le transport aérien susmentionné.

Veuillez agréer, Excellence, les assurances de mon profond respect.

STEFAN OLSZOWSKI

Son Excellence
Monsieur Allan J. MacEachen
Secrétaire d'Etat aux affaires extérieures
du Canada

No. 17883

**AUSTRIA
and
JORDAN**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna
on 16 June 1976**

Authentic texts: English and German.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**AUTRICHE
et
JORDANIE**

**Accord relatif au transport aérien (avec annexe). Signé à
Vienne le 16 juin 1976**

Textes authentiques : anglais et allemand.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet
1979.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN

The Austrian Federal Government and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan,

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

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing scheduled and non-scheduled air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

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

a) The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Ministry of Communications and, in the case of the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan, the Department of Civil Aviation, or any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities;

c) The term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized 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 of that State;

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

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

g) “Capacity” in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route; and

h) “Capacity” in relation to “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 of a route.

¹ Came into force on 23 July 1977, i.e., 60 days after the date of the exchange of diplomatic notes (effected at Berne on 24 May 1977) stating that the required legal formalities had been complied with, in accordance with article 18.

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, and vol. 1008, p. 213.

Article 2. TRAFFIC RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled and/or non-scheduled international air services on the routes specified in accordance with the annex to the present Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy for the conduct of air 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; and
- c) To make stops in the said territory at the points on the specified routes for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. NECESSARY AUTHORIZATIONS

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

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorizations.

3. Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of an airline and to designate another one.

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

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization 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 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.

6. When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 10 of the present Agreement is in force and an agreement in accordance with the provisions of article 5 of the present Agreement has been reached in respect of that service.

Article 4. SUSPENSION AND REVOCATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke the operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in article 2 of the pres-

ent 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 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 the laws or regulations, such rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. In such case the consultations shall begin within a period of twenty (20) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

Article 5. CAPACITY REGULATIONS

I. *Scheduled air services*

1. The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall bear close relationship, at a reasonable load factor, to the traffic demand for the carriage of traffic originating in the territory of each Contracting Party and destined for the territory of the other Contracting Party.

2. In order to achieve a fair and equal treatment of the designated airlines, the airlines have to agree in time the frequencies of their scheduled services, the types of aircraft to be used and the flight schedules, including the days of operation as well as the estimated times of arrival and departure.

3. The schedules so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limitation may be reduced subject to the consent of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on the schedules mentioned above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle the problem.

5. Subject to the provisions of this article, no timetable shall come into force, if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

6. The timetables established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new timetables have been established in accordance with the provisions of this article.

II. *Non-scheduled air services*

1. The traffic volume shall be agreed between the designated airlines of the Contracting Parties so as to ensure an equal share of the offered capacity.

2. Such agreement shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties for approval within a period to be agreed upon between the said aeronautical authorities.

3. The airline designated by each Contracting Party may assign the whole or part of its share of the non-scheduled services program to other airlines registered in the territory of one of the Contracting Parties.

Article 6. APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

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

Article 7. RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

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

Article 8. EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international services by the airline designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment supplies of fuels and lubricants and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies shall remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

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

- a) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;
- b) Spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party;
- c) Fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs a), b) and c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

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 the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities

up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 9. DIRECT TRANSIT TRAFFIC

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall not be subject to control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 10. TRANSPORT TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for the 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, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation).

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties.

3. Agreements according to paragraph 2 above may, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the consent of said authorities.

5. If the designated airline cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 4 of this article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Party shall endeavour to agree upon the tariffs.

6. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article.

Article 11. TRANSFER OF NET REVENUES

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 receipt earned in the territory of the first Contracting Party without restrictions. 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 12. AIRPORT AND SIMILAR CHARGES

The charges imposed by either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those paid by any foreign carrier operating international services.

Article 13. REPRESENTATION, TICKETING AND SALES PROMOTION

1. The designated airline of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and to promote sales in the territory of the other Contracting Party.

Article 14. CONSULTATIONS AND MODIFICATIONS

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view of ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the annex thereto.

2. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within the period of sixty (60) days of the date of request.

Any modifications so agreed shall come into force sixty (60) days after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

3. Modifications to the annex shall be agreed between the appropriate authorities of the Contracting Parties and shall come into force sixty (60) days after the date of an exchange of diplomatic notes.

Article 15. SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (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 and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In any case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decisions given under paragraph 2 of this article.

Article 16. TERMINATION

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

Article 17. REGISTRATION

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18. COMING INTO FORCE

The present Agreement shall come into force sixty (60) days after the exchange of diplomatic notes, stating that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been completed.

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

DONE in duplicate at Vienna this day of 16th June 1976.

For the Austrian Federal Government:

E. BIELKA

For the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan:

ABA ZEID

ANNEX

I. SCHEDULED AIR SERVICES

A. The airline designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on the routes specified hereafter:

- | | |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 1. <i>Points of Origin</i> | 2. <i>Point in the territory of the Hashemite Kingdom of Jordan</i> |
| Points in the territory of the Republic of Austria | Amman |

B. The airline designated by the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on the routes specified hereafter:

- | | |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 1. <i>Points of Origin</i> | 2. <i>Point in the territory of the Republic of Austria</i> |
| Points in the territory of the Hashemite Kingdom of Jordan | Vienna |

C. Intermediate points and points beyond may be served by the designated airline of each Contracting Party.

II. NON-SCHEDULED AIR SERVICES

A. The airline designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate non-scheduled air services in both directions on the routes specified hereafter:

- | | |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1. <i>Points of Origin</i> | 2. <i>Points of Destination</i> |
| Points in the territory of the Republic of Austria | Points in the territory of the Hashemite Kingdom of Jordan |

B. The airline designated by the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan shall be entitled to operate non-scheduled air services in both directions on the routes specified hereafter:

- | | |
|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 1. <i>Points of Origin</i> | 2. <i>Points of Destination</i> |
| Points in the territory of the Hashemite Kingdom of Jordan | Points in the territory of the Republic of Austria |

C. Intermediate points and points beyond may be served by the designated airline of each Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DES HASCHEMITISCHEN KÖNIGREICHES JORDANIEN

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung des Haschemitischen Königreiches Jordanien,

Als Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde,

Von dem Wunsche geleitet, in Ergänzung des genannten Abkommens ein Abkommen zum Zwecke der Errichtung von Fluglinien für den Linienflugverkehr und den Charterflugverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

Sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Anwendung dieses Abkommens, sofern nicht der Zusammenhang etwas anderes erfordert:

a) bedeutet der Ausdruck „die Konvention“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt alle gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhänge sowie Änderungen der Anhänge oder der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern diese Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsschließenden Teilen angenommen wurden;

b) bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Österreichischen Bundesregierung das Bundesministerium für Verkehr und im Falle der Regierung des Haschemitischen Königreiches Jordanien die Abteilung für Zivilluftfahrt oder jede andere Behörde, die zur Ausübung der gegenwärtig von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen gesetzlich ermächtigt ist;

c) bedeutet der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemachtes und zugelassenes Fluglinienunternehmen;

d) bedeutet der Ausdruck „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die Landgebiete und die daran angrenzenden Hoheitsgewässer unter der Souveränität des betreffenden Staates;

e) bedeutet der Ausdruck „Fluglinie“ jede im Linien- oder Bedarfsverkehr betriebene Luftverkehrsverbindung mit Luftfahrzeugen zum Zwecke der öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht;

f) haben die Ausdrücke „Internationale Fluglinie“, „Fluglinienunternehmen“ und „nicht gewerbliche Landung“ die in Artikel 96 der Konvention festgelegte Bedeutung;

g) bedeutet der Ausdruck „Beförderungsangebot“ in bezug auf ein Luftfahrzeug die auf einer Flugstrecke oder einem Streckenabschnitt verfügbare Nutzlast dieses Luftfahrzeuges; und

h) bedeutet der Ausdruck „Beförderungsangebot“ in bezug auf „vereinbarte Fluglinie“ das Beförderungsangebot des auf dieser Fluglinie eingesetzten Luftfahrzeuges multipliziert mit der von diesem Luftfahrzeug innerhalb eines gegebenen Zeitraumes auf einer gegebenen Flugstrecke oder einem Streckenabschnitt betriebenen Frequenz.

Artikel 2. VERKEHRSRECHTE

1. Jeder Vertragschließende Teil gewährt dem anderen Vertragschließenden Teil die in diesem Abkommen angeführten Rechte zum Zwecke der Errichtung internationaler Fluglinien für den Linien- und/oder Bedarfsverkehr auf den im Anhang zum vorliegenden Abkommen festgelegten Flugstrecken. In der Folge werden diese Fluglinien und Flugstrecken als „vereinbarte Fluglinien“ beziehungsweise „festgelegte Flugstrecken“ bezeichnet. Das von jedem Vertragschließenden Teil namhaft gemachte Fluglinienunternehmen genießt für den Betrieb von Fluglinien die folgenden Rechte:

- a) das Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles ohne Landung zu überfliegen;
- b) im genannten Hoheitsgebiet Landungen zu nicht gewerblichen Zwecken durchzuführen; und
- c) im genannten Hoheitsgebiet an den Punkten auf den festgelegten Flugstrecken zu landen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Fracht und Post abzusetzen und aufzunehmen.

2. Keine Bestimmung des Absatzes 1 dieses Artikels ist so auszulegen, daß sie dem Fluglinienunternehmen eines Vertragschließenden Teiles das Recht gibt, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles Fluggäste, Fracht und Post, deren Bestimmungsort im Hoheitsgebiet dieses anderen Vertragschließenden Teiles liegt, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

Artikel 3. ERFORDERLICHE BEWILLIGUNGEN

1. Jeder Vertragschließende Teil hat das Recht, dem anderen Vertragschließenden Teil ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken schriftlich namhaft zu machen.

2. Nach Erhalt dieser Namhaftmachung erteilt der andere Vertragschließende Teil vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 4 und 5 dieses Artikels dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsbewilligungen.

3. Jeder Vertragschließende Teil hat das Recht, durch schriftliche Benachrichtigung des anderen Vertragschließenden Teiles die Namhaftmachung eines Fluglinienunternehmens zurückzuziehen und ein anderes namhaft zu machen.

4. Die Luftfahrtbehörden eines Vertragschließenden Teiles können von dem durch den anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen jener Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von diesen Luftfahrtbehörden normalerweise und billigerweise in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Konvention auf den Betrieb internationaler Fluglinien angewendet werden.

5. Jeder Vertragschließende Teil hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Betriebsbewilligung zu verweigern oder einem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für die Ausübung der in Artikel 2 des vorlie-

genden Abkommens festgelegten Rechte die ihm notwendig erscheinenden Bedingungen aufzuerlegen, wenn dem genannten Vertragschließenden Teil nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei dem Vertragschließenden Teil, der das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, oder seinen Staatsangehörigen liegen.

6. Ein auf diese Weise namhaft gemachtes und zugelassenes Fluglinienunternehmen kann jederzeit den Betrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, vorausgesetzt, daß ein gemäß den Bestimmungen des Artikels 10 des vorliegenden Abkommens erstellter Tarif in Kraft ist und eine Vereinbarung gemäß den Bestimmungen des Artikels 5 des vorliegenden Abkommens in bezug auf diese Fluglinie getroffen worden ist.

Artikel 4. AUFHEBUNG UND WIDERRUF

1. Jeder Vertragschließende Teil hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder dem vom anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens angeführten Rechte zu verweigern oder Bedingungen aufzuerlegen, die zur Ausübung dieser Rechte nötig erscheinen:

- a) in allen Fällen, in denen nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei dem Vertragschließenden Teil, der das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, oder den Staatsangehörigen dieses Vertragschließenden Teiles liegen, oder
- b) wenn es dieses Fluglinienunternehmen unterläßt, die Gesetze und Vorschriften des Vertragschließenden Teiles, der diese Rechte gewährt, zu befolgen, oder
- c) wenn das Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt, den Betrieb gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens zu führen.

2. Sofern nicht ein sofortiger Widerruf, eine sofortige Aufhebung oder Auferlegung von Bedingungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern, wird dieses Recht erst nach Beratung mit dem anderen Vertragschließenden Teil ausgeübt. In diesem Fall haben die Beratungen innerhalb eines Zeitraumes von zwanzig (20) Tagen nach dem Zeitpunkt des von einem Vertragschließenden Teil gestellten Ersuchens um Beratungen zu beginnen.

Artikel 5. KAPAZITÄTSVORSCHRIFTEN

I. Planmäßiger Verkehr

1. Die zum Betrieb der vereinbarten planmäßigen Flugverbindungen bereitgestellte Kapazität hat, unter Zugrundelegung eines angemessenen Auslastungsfaktors, in enger Beziehung zur Nachfrage für die Beförderung von Verkehr zu stehen, der im Hoheitsgebiet eines jeden Vertragschließenden Teiles seinen Ursprung und im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles seinen Bestimmungsort hat.

2. Um eine gerechte und gleiche Behandlung der namhaft gemachte Fluglinienunternehmen zu erreichen, haben die Fluglinienunternehmen zeitgerecht die Frequenzen ihrer planmäßigen Flugverbindungen, die Typen der verwendeten Luftfahrzeuge und die Flugpläne, beinhaltend die Flugtage sowie die geplanten Ankunfts- und Abflugzeiten, zu vereinbaren.

3. Die auf diese Weise vereinbarten Flugpläne sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile spätestens dreißig (30) Tage vor dem geplanten Zeitpunkt ihres Inkrafttretens zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

4. Wenn die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen sich nicht über die oben erwähnten Flugpläne einigen können, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile bemühen, das Problem zu lösen.

5. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Artikels tritt kein Flugplan in Kraft, wenn er nicht durch die Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile genehmigt wurde.

6. Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellten Flugpläne bleiben in Kraft, bis neue Flugpläne gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

II. *Charterverkehr*

1. Der Verkehrsumfang ist von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen so zu vereinbaren, daß eine gleiche Aufteilung der angebotenen Kapazität erreicht wird.

2. Solche Vereinbarungen sind der Luftfahrtbehörde beider Vertragschließender Teile innerhalb eines von diesen Luftfahrtbehörden zu vereinbarenden Zeitraumes zur Genehmigung vorzulegen.

3. Das von jedem Vertragschließenden Teil namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, einen Teil oder seinen gesamten Anteil am nichtplanmäßigen Flugverkehr an andere Fluglinienunternehmen, die im Hoheitsgebiet eines Vertragschließenden Teiles registriert sind, zu übertragen.

Artikel 6. ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN

1. Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragschließenden Teiles betreffend den Ein- oder Ausflug von im internationalen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeugen in sein bzw. aus seinem Hoheitsgebiet oder den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb seines Hoheitsgebietes sind auf die Luftfahrzeuge des vom anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmens anzuwenden und von diesen Luftfahrzeugen beim Einflug oder Ausflug sowie während ihres Aufenthaltes im Hoheitsgebiet des erstgenannten Vertragschließenden Teiles zu befolgen.

2. Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragschließenden Teiles betreffend den Ein- oder Ausflug von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht in Luftfahrzeugen in sein oder aus seinem Hoheitsgebiet, einschließlich Einflug-, Abfertigungs-, Einreise-, Paß-, Zoll- und Quarantänenvorschriften, sind von den Fluggästen und der Besatzung selbst oder in deren Namen oder hinsichtlich der Fracht des Fluglinienunternehmens des anderen Vertragschließenden Teiles beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthaltes im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles zu befolgen.

Artikel 7. ANERKENNUNG VON ZEUGNISSEN UND AUSWEISEN

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einem Vertragschließenden Teil ausgestellt oder als gültig erklärt wurden und noch gültig sind, sind vom anderen Vertragschließenden Teil für den Betrieb der vereinbarten

Flugverbindungen als gültig anzuerkennen. Jeder Vertragsschließende Teil behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge über seinem Hoheitsgebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen, die seinen eigenen Staatsangehörigen von einem anderen Staat ausgestellt oder als gültig erklärt wurden, zu verweigern.

Artikel 8. BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN

1. Die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen eines Vertragsschließenden Teiles auf internationalen Flugverbindungen eingesetzten Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte und Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak) sind bei Ankunft im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsschließenden Teiles von allen Zöllen, Untersuchungsgebühren und anderen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungen und Vorräte bis zum Zeitpunkt der Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben.

2. Weiters sind von diesen Abgaben und Steuern mit Ausnahme der für geleistete Dienste zu entrichtende Entgelte befreit:

- a) Bordvorräte innerhalb der von den Behörden dieses Vertragsschließenden Teiles festgesetzten Beschränkungen, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsschließenden Teiles an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord der auf einer festgesetzten Flugstrecke des anderen Vertragsschließenden Teiles eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
- b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet eines Vertragsschließenden Teiles zur Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen des anderen Vertragsschließenden Teiles auf den festgesetzten Flugstrecken eingesetzt werden;
- c) Kraft- und Schmierstoffe, die als Vorräte für Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen des anderen Vertragsschließenden Teiles auf den festgesetzten Flugstrecken eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet jenes Vertragsschließenden Teiles, in dem sie an Bord genommen werden, verbraucht werden.

Es kan verlangt werden, daß die in den Absätzen *a*, *b* und *c* genannten Gegenstände unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle bleiben.

3. Die übliche Bordausrüstung sowie die an Bord des Luftfahrzeuges eines Vertragsschließenden Teiles belassenen Gegenstände und Vorräte dürfen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsschließenden Teiles nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie bis zur Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung gemäß den Zollvorschriften unter Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

Artikel 9. DIREKTER TRANSITVERKEHR

Fluggäste, die sich auf der Durchreise durch das Hoheitsgebiet eines Vertragsschließenden Teiles befinden, unterliegen keiner Kontrolle. Gepäck und Fracht im direkten Transitverkehr sind von Zöllen und anderen Abgaben befreit.

Artikel 10. BEFÖRDERUNGSTARIFE

1. Die von dem Fluglinienunternehmen eines Vertragsschließenden Teiles für die Beförderung in das oder aus dem Hoheitsgebiet des anderen Vertragsschließenden Teiles einzuhebenden Tarife sind unter gebührender Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinn-

nes und der Charakteristika der Beförderung (wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit) in angemessener Höhe zu erstellen.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife sind zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der beiden Vertragschließenden Teile zu vereinbaren.

3. Vereinbarungen gemäß Absatz 2 dieses Artikels können, wenn möglich, durch das Tariffestsetzungsverfahren des internationalen Lufttransportverbandes (IATA) getroffen werden.

4. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile spätestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen; in besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

5. Können die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen sich nicht auf einen dieser Tarife einigen oder kann aus einem anderen Grund ein Tarif gemäß den Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels nicht festgelegt werden oder gibt ein Vertragschließender Teil dem anderen während der ersten fünfzehn (15) Tage der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Frist von dreißig (30) Tagen bekannt, daß er mit einem gemäß Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif nicht einverstanden ist, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

6. Kein Tarif tritt in Kraft, wenn er nicht durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile genehmigt wurde.

7. Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

Artikel 11. ÜBERWEISUNG VON ERTRÄGEN

Jeder Vertragschließende Teil gewährt dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen des anderen Vertragschließenden Teiles das Recht, Ertragsüberschüsse, die im Hoheitsgebiet des erstgenannten Vertragschließenden Teiles erzielt wurden, ohne Einschränkung an sein Hauptbüro zu überweisen. Diese Überweisungen haben jedoch in Übereinstimmung mit den Devisenbestimmungen des Vertragschließenden Teiles zu erfolgen, in dessen Hoheitsgebiet die Einnahmen erzielt wurden.

Artikel 12. FLUGHAFEN- UND ÄHNLICHE GEBÜHREN

Die von jedem Vertragschließenden Teil eingehobenen Gebühren für die Benützung von Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens des anderen Vertragschließenden Teiles dürfen nicht höher sein als jene, die für die Benützung durch ausländische Unternehmen, die internationalen Flugverkehr betreiben, eingehoben werden.

Artikel 13. VERTRETUNG, AUSSTELLUNG VON BEFÖRDERUNGSDOKUMENTEN UND VERKAUFSFÖRDERUNG

I. Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften des anderen Vertragschließenden Teiles ist dem von jedem Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmen in gleichem Maße Gelegenheit zu geben, das für den Betrieb der vereinbarten Flugverbindungen auf den festgelegten Flugstrecken notwendige technische und kaufmännische Personal einzustellen, sowie im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles Büros einzurichten und zu betreiben.

2. Ferner ist dem von jedem Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmen in gleichem Maße Gelegenheit zu geben, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles alle Arten von Beförderungsdokumenten auszustellen, und Werbung und Verkaufsförderung zu betreiben.

Artikel 14. BERATUNGEN UND ABÄNDERUNGEN

1. Im Geiste enger Zusammenarbeit werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile von Zeit zu Zeit beraten, um die Anwendung und zufriedenstellende Erfüllung der Bestimmungen dieses Abkommens und des dazugehörigen Anhanges zu gewährleisten.

2. Wenn einer der Vertragschließenden Teile es für wünschenswert hält, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens abzuändern, so kann er um Beratung mit dem anderen Vertragschließenden Teil ersuchen; diese Beratung, die zwischen den Luftfahrtbehörden und auf mündlichem oder schriftlichem Wege erfolgen kann, hat innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen nach dem Zeitpunkt des Ersuchens zu beginnen.

Alle auf diesem Wege vereinbarten Abänderungen treten dreißig (30) Tage nach ihrer Bestätigung durch diplomatischen Notenwechsel in Kraft.

3. Abänderungen des Anhanges sind zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile zu vereinbaren, und treten dreißig (30) Tage nach ihrer Bestätigung durch diplomatischen Notenwechsel in Kraft.

Artikel 15. BEILEGUNG VON MEINUNGSVERSCHIEDENHEITEN

1. Wenn zwischen den Vertragschließenden Teilen über die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens eine Meinungsverschiedenheit entsteht, haben die Vertragschließenden Teile zunächst zu versuchen, diese durch Verhandlungen beizulegen.

2. Kommen die Vertragschließenden Teile auf dem Verhandlungsweg zu keiner Einigung, können sie übereinkommen, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder Körperschaft zur Entscheidung vorzulegen, oder die Meinungsverschiedenheit kann auf Ersuchen eines Vertragschließenden Teiles einem Schiedsgericht von drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorgelegt werden, von denen je einer von jedem Vertragschließenden Teil namhaft zu machen und der dritte von den so gewählten Schiedsrichtern zu bestimmen ist. Jeder der Vertragschließenden Teile hat innerhalb von sechzig (60) Tagen vom Zeitpunkt des Empfanges einer diplomatischen Note eines Vertragschließenden Teiles durch den anderen Vertragschließenden Teil, in der um eine schiedsrichterliche Entscheidung über die Meinungsverschiedenheit ersucht wird, einen Schiedsrichter namhaft zu machen; und der dritte Schiedsrichter ist innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen zu bestimmen.

Wenn einer der Vertragschließenden Teile verabsäumt, innerhalb des festgesetzten Zeitraumes einen Schiedsrichter namhaft zu machen, oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb des festgesetzten Zeitraumes bestimmt wird, so kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jedem der Vertragschließenden Teile ersucht werden, einen oder mehrere Schiedsrichter, je nachdem es der Fall erfordert, zu ernennen. In jedem Fall hat der dritte Schiedsrichter ein Angehöriger eines dritten Staates zu sein und als Vorsitzender des Schiedsgerichtes zu fungieren.

3. Die Vertragschließenden Teile verpflichten sich, jede gemäß den Bestimmungen des Absatzes 2 getroffene Entscheidung zu befolgen.

Artikel 16. KÜNDIGUNG

Jeder der Vertragschließenden Teile kann jederzeit dem anderen Vertragschließenden Teil seinen Entschluß bekanntgeben, dieses Abkommen zu kündigen; eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis zu bringen. In einem solchen Fall läuft das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung beim anderen Vertragschließenden Teil ab, sofern sie nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Wenn keine Empfangsbestätigung durch den anderen Vertragschließenden Teil erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn (14) Tage nach dem Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

Artikel 17. REGISTRIERUNG

Dieses Abkommen und jede Änderung davon sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation registrieren zu lassen.

Artikel 18. INKRAFTTRETEN

Dieses Abkommen tritt sechzig (60) Tage nach dem Austausch diplomatischer Noten, in welchen festgestellt wird, daß die von der nationalen Gesetzgebung jedes Vertragschließenden Teiles geforderten Formalitäten erfüllt wurden, in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die Unterfertigten, von ihren Regierungen hiezu ordnungsgemäß ermächtigt, dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN in zweifacher Urschrift in Wien am 16. Juni 1976.

Für die österreichische Bundesregierung:

E. BIELKA

Für die Regierung des Haschemitischen Königreiches Jordanien:

ABU ZEID

ANHANG

I. PLANMÄSSIGER FLUGVERKEHR

A. Das von der Regierung des Haschemitischen Königreiches Jordanien namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken planmäßigen Flugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 1. <i>Herkunftspunkte</i>
Punkte im Hoheitsgebiet des Haschemitischen Königreiches Jordanien | 2. <i>Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich</i>
Wien |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|

B. Das von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf dem im folgenden festgelegten Flugstrecken planmäßigen Flugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. <i>Herkunftspunkte</i>
Punkte im Hoheitsgebiet der Republik Österreich | 2. <i>Punkt im Hoheitsgebiet des Haschemitischen Königreiches Jordanien</i>
Amman |
|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|

C. Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem von jedem Vertragsschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmen angeflogen werden.

II. CHARTERFLUGVERKEHR

A. Das von der Regierung des Haschemitischen Königreiches Jordanien namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf den in folgenden festgelegten Flugstrecken Charterflugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

1. *Herkunftspunkte*

Punkte im Hoheitsgebiet des Haschemitischen Königreiches Jordanien

2. *Zielpunkte*

Punkte im Hoheitsgebiet der Republik Österreich

B. Das von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf den in folgenden festgelegten Flugstrecken Charterflugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

1. *Herkunftspunkte*

Punkte im Hoheitsgebiet der Republik Österreich

2. *Zielpunkte*

Punkte im Hoheitsgebiet des Haschemitischen Königreiches Jordanien

C. Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem von jedem Vertragsschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmen ohne Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit angeflogen werden.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE
RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie,

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 complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens réguliers et non réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

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

a) Le terme «Convention» désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la République d'Autriche, du Ministre fédéral des communications et, en ce qui concerne le Royaume hachémite de Jordanie, du Département de l'aviation civile, ou de toute autre autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

c) L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme «territoire» désigne, pour chaque Etat, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté de cet Etat;

e) L'expression «service aérien» désigne tout service aérien assuré, régulièrement ou non, par aéronef pour le transport public de passagers, de marchandises ou de courrier;

f) Les expressions «service aérien international», «entreprise de transports aériens» et «escale non commerciale» ont le sens qui leur est respectivement donné dans l'article 96 de la Convention;

g) Le terme «capacité», appliqué à un aéronef, s'entend de la charge payante dont cct aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route; et

¹ Entré en vigueur le 23 juillet 1977, soit 60 jours après la date de l'échange de notes diplomatiques (effectué à Berne le 24 mai 1977) indiquant que les formalités législatives requises avaient été accomplies, conformément à l'article 18.

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, et vol. 1008, p. 213.

h) Le terme «capacité», appliqué à un «service convenu», s'entend de la capacité des aéronefs affectés à ce service multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période et sur une route ou un tronçon de route donnés.

Article 2. DROITS DE TRAFIC

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers ou non sur les routes indiquées dans le tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement appelés les «services convenus» et les «routes indiquées». Les aéronefs des entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a)* De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b)* D'y faire des escales non commerciales; et
- c)* D'y faire escale aux points des routes indiquées en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

Article 3. AUTORISATIONS NÉCESSAIRES

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise désignée.

3. Chaque Partie contractante aura le droit, par notification adressée par écrit à l'autre Partie contractante, de retirer la désignation d'une entreprise et d'en désigner une autre.

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 règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité des dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie contractante pourra refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

6. Lorsqu'une entreprise aura été désignée et autorisée, elle pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus, étant entendu qu'un service ne pourra être exploité que lorsqu'un tarif établi comme il est spécifié à l'article 10 du

présent Accord sera en vigueur en ce qui le concerne et lorsqu'il fera l'objet d'un accord conforme aux dispositions de l'article 5 du présent Accord.

Article 4. SUSPENSION ET RETRAIT

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de retirer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits, indiqués à l'article 2 du présent Accord, par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

- a) Dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci;
- b) Si cette 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. A moins qu'il ne soit nécessaire de procéder immédiatement au retrait de l'autorisation ou à la suspension des droits ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que les lois et règlements continuent d'être enfreints, ledit droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante. En ce cas, les consultations commenceront dans un délai de vingt (20) jours à compter de la date de la demande de consultation faite par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

Article 5. RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ

I. Services aériens réguliers

1. La capacité offerte sur les services aériens réguliers convenus devra être adaptée de près, compte tenu d'un coefficient de charge raisonnable, à la demande de trafic pour le transport en provenance du territoire de chacune des Parties contractantes et à destination du territoire de l'autre Partie.

2. Afin d'assurer un traitement juste et équitable des entreprises désignées, celles-ci devront convenir en temps voulu de la fréquence de leurs services réguliers, des types d'aéronefs utilisés et des horaires de vols, notamment des jours d'exploitation et des heures prévues pour l'arrivée et le départ.

3. Les horaires ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date prévue pour leur application. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent se mettre d'accord sur les horaires susmentionnés, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de régler le problème.

5. Sous réserve des dispositions du présent article, aucun horaire n'entrera en vigueur sans avoir été approuvé par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

6. Les horaires établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux horaires soient établis de la même manière.

II. *Services aériens non réguliers*

1. Les entreprises désignées des Parties contractantes conviendront du volume du trafic de manière à assurer une répartition égale de la capacité offerte.

2. Cet accord sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes dans le délai dont conviendront lesdites autorités aéronautiques.

3. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes peut affecter, en totalité ou en partie, sa part du programme de services non réguliers à d'autres entreprises immatriculées dans le territoire de l'une des Parties contractantes.

Article 6. APPLICABILITÉ DES LOIS ET RÈGLEMENTS

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 à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, qui doivent s'y conformer à l'entrée dans le territoire et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, de l'équipage ou de la cargaison des aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine, doivent être respectés par les passagers et l'équipage, ainsi qu'à l'égard de la cargaison, des aéronefs de l'entreprise de l'autre Partie contractante à l'entrée dans le territoire et à la sortie du territoire de la première Partie contractante, ainsi que pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

Article 7. RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et en cours de validité seront reconnus par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour la navigation au-dessus de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses ressortissants ou validés par tout autre Etat.

Article 8. EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS ET TAXES

1. Les aéronefs que l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes affecte à des services internationaux, de même que leur équipement normal, les carburants et les lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord, seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Seront aussi exemptés de ces droits, frais et taxes, à l'exception des redevances correspondant à des services :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de cette Partie, et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs affectés à une route indiquée par l'entreprise désignée de l'autre Partie;

- b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs affectés à une route indiquée par l'entreprise désignée de l'autre Partie;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés à des aéronefs affectés à une route indiquée par l'entreprise désignée de l'autre Partie, même s'ils doivent être utilisés au-dessus du territoire de la Partie où ils sont embarqués.

Il pourra être exigé que les articles et produits mentionnés aux alinéas *a*, *b*, et *c* ci-dessus demeurent sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

3. L'équipement normal de bord, de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs de chaque Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés de quelque autre façon conformément aux règlements douaniers.

Article 9. TRAFIC EN TRANSIT DIRECT

Les passagers qui traversent le territoire d'une Partie contractante en transit ne seront pas soumis à un contrôle. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 10. TARIFS

1. Les tarifs que l'entreprise de l'une des Parties contractantes appliquera au transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques du service (telles que les normes de vitesse et de confort).

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 seront fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes.

3. Les entreprises devront autant que possible réaliser cet accord, tel que décrit au paragraphe 2, en recourant au mécanisme de fixation des tarifs établi par l'Association du transport aérien international.

4. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

5. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre ou si, pour toute autre raison, il se révèle impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, ou encore si, au cours des quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours visée au paragraphe 4 ci-dessus, une Partie contractante fait savoir à l'autre Partie contractante qu'elle n'approuve pas un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

6. Aucun tarif ne pourra entrer en vigueur s'il n'a été approuvé par les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

Article 11. TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie le droit de transférer sans restriction 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 12. DROITS D'AÉROPORT ET DROITS ANALOGUES

Les droits qu'impose l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie ne doivent pas être plus élevés que les droits imposés à tout transporteur étranger exploitant des services internationaux.

Article 13. REPRÉSENTATION, VENTES ET PROMOTION

1. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura la possibilité, dans des conditions d'égalité, d'employer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve des lois et règlements de ladite Partie, le personnel technique et commercial nécessaire à l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées et d'établir et exploiter des agences dans ledit territoire.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura également la possibilité, dans des conditions d'égalité, de délivrer des titres de transport de toute nature, de faire de la publicité et de promouvoir les ventes dans le territoire de l'autre Partie.

Article 14. CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour veiller à ce que les dispositions du présent Accord et de son annexe soient dûment appliquées et respectées.

2. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier l'une quelconque des dispositions du présent Accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie contractante; une telle consultation, qui pourra avoir lieu entre autorités aéronautiques et qui pourra s'effectuer de vive voix ou par correspondance, devra commencer dans les soixante (60) jours de la date de la demande.

Les modifications ainsi convenues entreront en vigueur soixante (60) jours après leur confirmation par échange de notes diplomatiques.

3. Les modifications de l'annexe au présent Accord pourront être effectuées par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes et entreront en vigueur soixante (60) jours après la date d'un échange de notes diplomatiques.

Article 15. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de demander à une personne ou à un organisme de trancher le différend; ou bien le différend pourra, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un, et le troisième étant désigné d'un commun accord

par les deux premiers arbitres choisis. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans les soixante (60) jours qui suivront la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre devra être désigné dans les soixante (60) jours qui suivront.

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai indiqué, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres. Dans tous le cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers et assurera la présidence du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en application du paragraphe 2 ci-dessus.

Article 16. DÉNONCIATION

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 douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. ENREGISTREMENT

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

Article 18. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur soixante (60) jours après l'échange de notes diplomatiques indiquant que les formalités requises par la législation nationale de chacune des Parties ont été accomplies.

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

FAIT à Vienne, le 16 juin 1976, en double exemplaire.

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :

E. BIELKA

Pour le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie :

ABU ZEID

ANNEXE

I. SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

A. L'entreprise désignée par le Gouvernement fédéral autrichien aura le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes indiquées ci-après :

- | | |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| 1. <i>Points de départ</i> | 2. <i>Points situés sur le territoire du Royaume hachémite de Jordanie</i> |
| Points situés sur le territoire de la République d'Autriche | Amman |

B. L'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie aura le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes indiquées ci-après :

- | | |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 1. <i>Points de départ</i> | 2. <i>Point situé sur le territoire de la République d'Autriche</i> |
| Points situés sur le territoire du Royaume hachémite de Jordanie | Vienne |

C. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes peut desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà des territoires des deux Parties.

II. SERVICES AÉRIENS NON RÉGULIERS

A. L'entreprise désignée par le Gouvernement fédéral autrichien aura le droit d'exploiter des services aériens non réguliers dans les deux sens sur les routes indiquées ci-après :

- | | |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 1. <i>Points de départ</i> | 2. <i>Points de destination</i> |
| Points situés sur le territoire de la République d'Autriche | Points situés sur le territoire du Royaume hachémite de Jordanie |

B. L'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie aura le droit d'exploiter des services aériens non réguliers dans les deux sens sur les routes indiquées ci-après :

- | | |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 1. <i>Points de départ</i> | 2. <i>Points de destination</i> |
| Points situés sur le territoire du Royaume hachémite de Jordanie | Points situés sur le territoire de la République d'Autriche |

C. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes peut desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà des territoires des deux Parties sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté.

No. 17884

**SWEDEN
and
NIGERIA**

**Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex and exchange of letters).
Signed at Lagos on 11 March 1977**

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**SUÈDE
et
NIGÉRIA**

**Accord relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà (avec annexe et échange de lettres).
Signé à Lagos le 11 mars 1977**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN AND THE FEDERAL MILITARY GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF NIGERIA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of Sweden and the Federal Military Government of the Federal Republic of Nigeria (hereinafter referred to as the Contracting Parties),

Considering that the Kingdom of Sweden and the Federal Republic of Nigeria are parties to the Convention on International Civil Aviation² and of the International Air Services Transit Agreement,³ both opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and

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

Have agreed as follows:

Article 1. INTERPRETATION

For the purpose of the present Agreement, and any annex attached thereto, unless the context otherwise requires:

(a) The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any annexes adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes of that Convention under articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Federal Republic of Nigeria, the Commissioner responsible for matters relating to Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Commissioner or similar functions, and in the case of the Kingdom of Sweden, the Board of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Board or similar functions;

(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 or protection 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; and

(f) The term “aircraft equipment”, “aircraft stores” and “spare parts” have the meanings respectively assigned to them in annex 9 of the Convention.

¹ Applied provisionally from 11 March 1977, the date of signature, and came into force definitively on 16 November 1977, the date of the last of the notes (effected on 18 March and 16 November 1977) by which the Contracting Parties informed each other of its approval in conformity with their constitutional procedures, in accordance with article 18 (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, and vol. 1008, p. 213.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

Article 2. RIGHTS AND PRIVILEGES OF DESIGNATED AIRLINES

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the schedules annexed to the present Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the appropriate schedule annexed to the present Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in paragraph (1) of this article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. 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 the receipt of the notice 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 an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

(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 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 service provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 9 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article 4. VALIDITY OF CERTIFICATES

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by either Contracting Party and which have not expired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purposes of operating the air routes specified in the annex hereto.

(2) Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize as valid for the purpose of operating the said air routes over its own territory, certificates of competency and licences issued to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 5. REVOCATION AND SUSPENSION OF RIGHTS

(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 any airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights in any of the following cases:

- (a) 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;
- (b) Failure by the airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights;
- (c) If 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 6. EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES, ETC.

(1) Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, 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 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 exception of charges corresponding to the services performed:

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

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

Article 7. TREATMENT OF REGULAR AIRBORNE EQUIPMENT, ETC.

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 8. MODE OF OPERATION

(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.

(2) The inauguration and subsequent operation of the agreed services on the specified routes shall be strictly within the limits set out in the annex to this Agreement or as it may be amended from time to time.

Article 9. TARIFFS

(1) The tariffs to be charged by the 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 and the tariffs of other airlines.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this article, together with the rates of agency commission applicable, shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

(4) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph (3) of this article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this article or on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 13 of the present Agreement.

(6) Subject to the provisions of paragraph (5) of this article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

(7) The tariffs established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of the present article.

Article 10. STATEMENTS OF STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's 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 airline on the agreed services and the origins and destination of such traffic.

Article 11. TRANSFER OF EXCESS RECEIPTS

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of 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 subject to prevailing regulations in the territory of each Contracting Party. Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, this agreement shall apply in place of the provisions of this article.

Article 12. CONSULTATIONS

(1) In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with the provisions of the present Agreement and the schedules annexed thereto and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

(2) Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence 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 13. SETTLEMENT OF DISPUTES

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; 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 and 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 appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In each case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

(3) The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this article.

(4) Each Contracting Party will be responsible for the cost of its designated arbitrator and subsidiary staff provided and both Contracting Parties shall share equally all such further expenses involved in the activities of the tribunal, including those of the President.

(5) If, and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under 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.

Article 14. EFFECT OF MULTILATERAL AGREEMENTS

The present Agreement and its annex shall be amended so as to conform with any multilateral treaties which may become binding on both Contracting Parties.

Article 15. REGISTRATION OF AGREEMENT WITH I.C.A.O.

The present Agreement, its annex, any amendments to either the Agreement or annex and any exchange of notes relating to either the Agreement or its annex shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 16. AMENDMENTS

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, including the schedules annexed thereto, such modification, if agreed between the Contracting Parties and if necessary after consultation in accordance with article 12 of the present Agreement, shall come into effect when confirmed by an exchange of notes.

Article 17. TERMINATION

(1) The present Agreement shall be in force for an indefinite period of time, subject to the provisions of paragraph (2) below.

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

Article 18. ENTRY INTO FORCE

(1) This Agreement including its annex shall be applied provisionally from the date of signature, and shall enter into force on the date of exchange of notes between the Contracting Parties through diplomatic channels confirming that it has been approved in accordance with their constitutional procedures.

(2) If notes are not exchanged within twelve (12) months from the date of signature, either Contracting Party may terminate the provisional application by giving twelve (12) months' notice in writing to the other Contracting Party.

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

DONE at Lagos this 11th day of March 1977 in duplicate in the English language.

[Signed — Signé]¹

[Signed — Signé]²

¹ Signed by K. Wollter — Signé par K. Wollter.

² Signed by I. U. W. Osisiogu — Signé par I. U. W. Osisiogu.

ANNEX

SCHEDULE 1

Routes to be operated by the designated airline of the Federal Military Government of the Federal Republic of Nigeria

<i>Column 1</i> <i>Points of</i> <i>Departure</i>	<i>Column 2</i> <i>Intermediate</i> <i>Points</i>	<i>Column 3</i> <i>Point in</i> <i>Sweden</i>	<i>Column 4</i> <i>Points</i> <i>Beyond</i>
Points in Nigeria	Tripoli, Tunis, Dakar, Robertsfield, Rome, Brussels, Amster- dam, London, Frankfurt Points in France Points in Switzerland Points in Spain	Stockholm	New York Kingston

1. The designated airline may omit any point on any of the flights on the specified routes.
2. The designated airline may terminate any of its services on the specified routes.
3. Frequency: twice weekly in each direction.
4. Any request from the Nigerian aeronautical authorities to include additional points in the Swedish territory shall be considered on its merits by the Swedish Government.

SCHEDULE 2

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

<i>Column 1</i> <i>Points of</i> <i>Departure</i>	<i>Column 2</i> <i>Intermediate</i> <i>Points</i>	<i>Column 3</i> <i>Point in</i> <i>Sweden</i>	<i>Column 4</i> <i>Points</i> <i>Beyond</i>
Points in Scandinavia	Points in Germany except Frankfurt Points in Spain except Madrid Points in Austria, Bul- garia, Czechoslova- kia, Greece, Hun- gary, Poland, Neth- erlands, except Amsterdam, Yugo- slavia, Morocco, Tunisia Points in Switzerland except Zurich and Geneva	Lagos	Lusaka Libreville Accra Kinshasa Luanda

1. The designated airline may omit any point on any of the flights on the specified routes.
2. The designated airline may terminate any of its services on the specified routes.
3. Frequency: twice weekly in each direction.

4. Any request from the Swedish aeronautical authorities to include additional points in Nigerian territory shall be considered on its merits by the Nigerian Government.

5. No 5th freedom rights shall be exercised between Nigeria and any of the following points in either direction by the designated airline of the Kingdom of Sweden: Accra, Kinshasa and Luanda.

EXCHANGE OF LETTERS

I

Lagos, 11 March 1977

Your Excellency,

With reference to the Agreement signed to-day between the Government of Sweden and the Government of Nigeria I have the honour to notify you that, in accordance with article 3 of the Agreement, the Swedish Government designate AB Aerotransport (ABA) to operate the routes specified in the annex attached to the Agreement.

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

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

(2) In so far as AB Aerotransport (ABA) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of AB Aerotransport (ABA), and the competent Swedish authorities and AB Aerotransport (ABA) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

K. WOLLTER
Ambassador of Sweden

The Honourable Federal Commissioner for Civil Aviation
Professor I. U. William Osiogun
Lagos

II

COMMISSIONER'S OFFICE DIVISION
LAGOS*Date: 11th March 1977*

Ref. No. TCA0046/S.37/II/555

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of even date which reads as follows:

[See letter I]

I have the honour to inform you of the concurrence of the Federal Military Government of the Federal Republic of Nigeria to the understanding mentioned in paragraph two of the foregoing.

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

[Signed]

Prof. I. U. W. OSIOGU
Commissioner for Civil Aviation

His Excellency Mr. Karl-Anders Wollter
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of His Majesty the King of Sweden at Lagos

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE
ET LE GOUVERNEMENT MILITAIRE FÉDÉRAL DE LA RÉPU-
BLIQUE FÉDÉRALE DU NIGÉRIA RELATIF AUX SERVICES
AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-
DELÀ

Le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement militaire fédéral de la République fédérale du Nigéria (ci-après dénommés les Parties contractantes),

Considérant que le Royaume de Suède et la République fédérale du Nigéria sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Accord relatif au transit de services aériens internationaux³, tous deux ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et

Désireux de conclure un accord complémentaire desdits Convention et Accord en vue de créer des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. INTERPRÉTATION

Aux fins du présent Accord et de toute annexe jointe et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République fédérale du Nigéria, du Commissaire responsable des questions relatives à l'aviation civile et de toute personne ou organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Commissaire ou des fonctions analogues et, en ce qui concerne la Suède, du Conseil de l'aviation civile et de toute personne ou organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Conseil ou des fonctions analogues;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme « territoire » désigne, pour chaque Etat, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté ou la protection de cet Etat;

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 11 mars 1977, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 16 novembre 1977, date de la dernière des notes (effectuées les 18 mars et 16 novembre 1977) par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de son approbation selon leurs procédures constitutionnelles, conformément au paragraphe 1 de l'article 18.

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, et vol. 1008, p. 213.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

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) Les expressions «matériel de bord», «provisions de bord» et «pièces de rechange» ont le sens que leur donne l'annexe 9 de la Convention.

Article 2. DROITS ET PRIVILÈGES DES ENTREPRISES DÉSIGNÉES

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans la section pertinente des tableaux annexés au présent Accord. Les services et ces routes sont ci-après respectivement dénommés les «services convenus» et les «routes spécifiées». Les aéronefs des entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée :

a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) D'y faire des escales non commerciales;

c) D'y faire escale aux points de ladite route indiqués dans le tableau pertinent annexé au présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise 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 à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

Article 3. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES

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 spécifiées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai le permis d'exploitation voulu à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité des dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes pourra refuser d'accorder le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent article ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été désignée et autorisée, elle pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus, à condition qu'un tarif applicable au service considéré ait été fixé conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord.

Article 4. VALIDITÉ DES CERTIFICATS

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et qui ne sont pas périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de refuser de reconnaître la validité, aux fins de l'exploitation desdites routes au-dessus de son propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 5. TRAIT ET SUSPENSION DES DROITS

1. Chacune des Parties contractantes pourra retirer un permis d'exploitation, suspendre l'exercice par une entreprise 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 dans l'un quelconque des cas suivants :

- a) Si elle n'a 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;
- b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui accorde les droits;
- c) Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre une mesure de retrait ou de suspension ou d'imposer des conditions, comme prévu au paragraphe 1 du présent article, afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 6. EXEMPTION DE DROITS DE DOUANE, ETC.

1. Les aéronefs affectés à des services internationaux par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord, seront exempts de tous droits de douane, frais d'inspection et autres taxes similaires à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipement, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés, ou employés sur la section du parcours effectué au-dessus de ce territoire.

2. Seront aussi exempts de ces droits, frais et taxes, à l'exception des taxes correspondant à des services :

- a) Les provisions de bord prises à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de cette Partie, et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs en partance affectés à un service international de l'autre Partie;
- b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs affectés à des services internationaux par l'entreprise désignée de l'autre Partie;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés à des aéronefs en partance affectés à des services internationaux par l'entreprise désignée de l'autre Partie, même s'ils doivent être utilisés au-dessus du territoire de la Partie où ils sont pris à bord.

Il pourra être exigé que les articles et produits mentionnés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus demeurent sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

Article 7. TRAITEMENT DE L'ÉQUIPEMENT NORMAL DE BORD

L'équipement normal de bord de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs de chaque Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'on en dispose de quelque autre façon conformément aux règlements douaniers.

Article 8. MODE D'EXPLOITATION

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 spécifiées.

2. L'inauguration et l'exploitation ultérieure des services convenus sur les routes spécifiées seront maintenues strictement dans les limites fixées à l'annexe au présent Accord, telle qu'elle peut être modifiée de temps à autre.

Article 9. TARIFS

1. Les tarifs que l'entreprise de l'une des Parties contractantes appliquera au transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs appliqués par les autres entreprises.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1, commissions d'agence comprises, seront si possible fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route; les entreprises devront autant que possible réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation de tarifs établie par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins 30 (trente) jours avant la date envisagée pour leur entrée 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 ci-dessus, ou encore si, au cours des 15 (quinze) premiers jours de la période de 30 (trente) jours visée au paragraphe 3 ci-dessus, une Partie contractante fait savoir à l'autre Partie contractante qu'elle n'approuve pas un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

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 ci-dessus, ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 ci-dessus, aucun tarif ne pourra entrer en vigueur s'il n'a été approuvé par les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes.

7. Les tarifs établis 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. RELEVÉS STATISTIQUES

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 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 la provenance et la destination dudit trafic.

Article 11. TRANSFERT DES RECETTES NETTES

Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise désignée par l'autre Partie le droit de transférer librement, au taux de change officiel, les recettes nettes qu'elle aura réalisées sur son territoire en transportant des passagers, du courrier et des marchandises sous réserve des règlements en vigueur dans le territoire de chacune des Parties contractantes. Lorsque les paiements entre les Parties contractantes sont régis par un accord spécial, les dispositions dudit accord s'appliquent au lieu de celles du présent article.

Article 12. CONSULTATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour veiller à ce que les dispositions du présent Accord et des tableaux qui y sont annexés soient dûment appliquées et respectées et, le cas échéant, pour y apporter des modifications.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations, qui peuvent avoir lieu directement ou par correspondance et commenceront dans les (60) soixante jours de la date de la demande, à moins que les deux Parties ne s'entendent pour prolonger ce délai.

Article 13. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; sinon, le différend sera, à la demande de l'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un, et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nommera son arbitre dans les 60 (soixante) jours de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué; le troisième arbitre devra être désigné dans un nouveau délai de 60 (soixante) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties pourra prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plu-

sieurs arbitres, selon les besoins. Dans ce cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Chacune des Parties contractantes assumera le coût de l'arbitre qu'elle aura désigné et du personnel auxiliaire qu'elle lui fournira, et les deux Parties se partageront à égalité toutes les autres dépenses afférentes aux activités du tribunal et notamment de son président.

5. Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application du présent article, l'autre Partie contractante peut, 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 ou à l'entreprise désignée.

Article 14. EFFET DES INSTRUMENTS MULTILATÉRAUX

Le présent Accord et son annexe seront modifiés pour être mis en harmonie avec tout instrument multilatéral qui viendrait lier à la fois les deux Parties contractantes.

Article 15. ENREGISTREMENT DE L'ACCORD AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord, son annexe et tout amendement apporté audit Accord ou à ladite annexe, ainsi que tout échange de notes relatif à l'Accord ou à son annexe, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16. AMENDEMENTS

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier l'une des dispositions du présent Accord ou des tableaux qui y sont annexés, ladite modification, une fois convenue entre les Parties contractantes, le cas échéant après consultation conformément à l'article 12 du présent Accord, entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes.

Article 17. DÉNONCIATION

1. Le présent Accord demeurera indéfiniment en vigueur sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-après.

2. 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 (douze) 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 (quatorze) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Accord, ainsi que son annexe, s'appliquera provisoirement à compter de la date de sa signature et entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques par lesquelles les Parties contractantes se confirmeront qu'il a été approuvé conformément à leurs procédures constitutionnelles.

2. Si l'échange de notes n'a pas lieu dans les (12) douze mois de la date de la signature, chacune des Parties contractantes peut mettre fin à l'application provisoire en informant par écrit l'autre Partie (12) douze mois à l'avance.

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

FAIT à Lagos, le 11 mars 1977, en double exemplaire en anglais.

[K. WOLLTER]

[I. U. W. OSISIOGU]

ANNEXE

TABLEAU 1

Routes à exploiter par l'entreprise désignée par le Gouvernement militaire fédéral de la République fédérale du Nigéria

<i>Colonne 1</i> <i>Points de départ</i>	<i>Colonne 2</i> <i>Points intermédiaires</i>	<i>Colonne 3</i> <i>Point en Suède</i>	<i>Colonne 4</i> <i>Points au-delà</i>
Points au Nigéria	Tripoli, Tunis, Dakar, Robertsfield, Roine, Bruxelles, Amsterdam, Londres, Francfort Points en France Points en Suisse Points en Espagne	Stockholm	New York Kingston

1. L'entreprise désignée peut omettre de faire escale à l'un quelconque des points au cours de l'un quelconque des vols sur les routes spécifiées.

2. L'entreprise désignée peut mettre fin à l'un quelconque de ses services sur les routes spécifiées.

3. Fréquence : deux fois par semaine dans chaque direction.

4. Toute demande des autorités aéronautiques nigérianes tendant à faire figurer des points supplémentaires dans le territoire suédois sera dûment prise en considération par le Gouvernement suédois.

TABLEAU 2

Routes à exploiter par l'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume de Suède

<i>Colonne 1</i> <i>Points de</i> <i>départ</i>	<i>Colonne 2</i> <i>Points</i> <i>intermédiaires</i>	<i>Colonne 3</i> <i>Point au</i> <i>Nigéria</i>	<i>Colonne 4</i> <i>Points</i> <i>au-delà</i>
Points en Scandinavie	Points en Allemagne, excepté Francfort Points en Espagne, excepté Madrid Points en Autriche, Bulgarie, Tchécoslovaquie, Grèce, Hongrie, Pologne, Pays-Bas, excepté Amsterdam, Yougoslavie, Maroc, Tunisie Points en Suisse, excepté Zurich et Genève	Lagos	Lusaka Libreville Accra Kinshasa Luanda

1. L'entreprise désignée peut omettre de faire escale à l'un quelconque des points au cours de l'un quelconque des vols sur les routes spécifiées.
2. L'entreprise désignée peut mettre fin à l'un quelconque de ses services sur les routes spécifiées.
3. Fréquence : deux fois par semaine dans chaque direction.
4. Toute demande des autorités aéronautiques suédoises tendant à faire figurer des points supplémentaires dans le territoire nigérian sera dûment prise en considération par le Gouvernement nigérian.
5. L'entreprise désignée par le Royaume de Suède n'exercera aucun droit de vol entre le Nigéria et les points ci-après en quelque direction que ce soit : Accra, Kinshasa et Luanda.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Lagos, le 11 mars 1977

Monsieur le Commissaire,

Me référant à l'Accord signé ce jour entre le Gouvernement suédois et le Gouvernement nigérian, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que, conformément à l'article 3 dudit Accord, le Gouvernement suédois désigne la compagnie AB Aero-transport (ABA) pour exploiter les routes spécifiées dans l'annexe à l'Accord.

A ce sujet, je tiens à confirmer, au nom de mon gouvernement, qu'il a été convenu ce qui suit au cours des négociations qui ont précédé la signature de l'Accord :

1. La compagnie AB Aero-transport (ABA) qui opère en association avec les compagnies Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), et Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS) pourra utiliser, sur les routes indiquées dans le

présent Accord, des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une ou l'autre des deux autres compagnies ou aux deux.

2. Dans la mesure où la compagnie AB Aerotransport (ABA) utilisera des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant aux autres compagnies qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions du présent Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel au même titre que s'ils appartenait à la compagnie AB Aerotransport (ABA), et les autorités suédoises compétentes ainsi que l'AB Aerotransport (ABA) en assumeront alors l'entière responsabilité aux fins de l'Accord.

Veillez agréer, etc.

L'Ambassadeur de Suède,
K. WOLLTER

Monsieur le Professeur I. U. William Osisiogu
Commissaire fédéral à l'aviation civile
Lagos

II

DIVISION DU BUREAU DU COMMISSAIRE LAGOS

Date : le 11 mars 1977

N° de référence TCA0046/S.37/II/555

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de ce jour qui se lit comme suit :

[*Voir lettre I*]

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement militaire fédéral de la République fédérale du Nigéria est en accord avec l'interprétation qui figure au paragraphe 2 de cette lettre.

Veillez agréer, etc.

Le Commissaire à l'aviation civile,

[*Signé*]
I. U. W. OSISIOGU

Son Excellence Monsieur Karl-Anders Wollter
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
de Sa Majesté le Roi de Suède à Lagos

No. 17885

**SWEDEN
and
ISRAEL**

Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at Stockholm on 9 November 1977

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**SUÈDE
et
ISRAËL**

Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Stockholm le 9 novembre 1977

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL RELATING TO AIR SERVICES

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the State of Israel,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation² and the International Air Services Transit Agreement³ opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, 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. DEFINITIONS

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

(a) The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof;

(b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Government of the Kingdom of Sweden, the Board of Civil Aviation and, in the case of the Government of the State of Israel, the Minister of Transport, or in both cases any person or body authorized to perform any functions at the present exercised by the above-mentioned authorities;

(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 4 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;

(d) The term “territory”, “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” shall have, in the application of this Agreement, the meaning specified in articles 2 and 96 of the Convention; and

(e) The term “annex” means the route schedules annexed to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of article 15 of the present Agreement.

(2) The annex forms an integral part of the Agreement and all reference to the Agreement shall include reference to the annex except where otherwise provided.

Article 2. CONFORMITY WITH OTHER CONVENTIONS RATIFIED

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention ratified by both Contracting Parties insofar as those provisions are applicable to international air services.

¹ Came into force on 9 November 1977 by signature, in accordance with article 18.

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, and vol. 1008, p. 213.

³ *Ibid.*, vol. vol. 84, p. 389.

Article 3. TRAFFIC RIGHTS

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate schedule of the annex hereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

(2) Subject to the provisions of the present 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 to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on in international traffic 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.

Article 4. DESIGNATION OF AIRLINE AND REVOCATION, SUSPENSION AND IMPOSITION OF CONDITIONS

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

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

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally 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 3 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this article have been complied with, an airline so designated and authorized 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 10 of the present Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of article 3 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to

operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

(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 and supplies 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 6. ENTRY CLEARANCE REGULATIONS

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 and other similar taxes.

Article 7. LAWS AND REGULATIONS GOVERNING ENTRY AND DEPARTURE AND AIRPORTS AND FACILITY CHARGES

(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, 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 preferences 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 the present article.

(4) 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 have to be paid by national aircraft on scheduled international services.

Article 8. CERTIFICATES

(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 recognized as valid by the other Contracting Party, 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 from time to time pursuant to the Convention.

(2) Each Contracting Party reserves its rights, however, not to recognize as valid, for the purpose of flights in its own territory, certificates of competence and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article 9. CAPACITY PROVISIONS

(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 interest 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 10. TARIFFS

(1) For the purpose of the following paragraphs, 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 which shall be governed by any regulations agreed within the appropriate inter-governmental agencies.

(2) The tariffs to be applied 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 and the tariffs of other airlines on the same routes.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this article shall be agreed upon between the designated airlines of the Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, using where possible the traffic conference procedure of the International Air Transport Association.

(4) The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the Aeronautical Authorities.

(5) If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph (3) of this article, or if during the first thirty days of the ninety days’ period referred to in paragraph (4) of this article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff submitted in accordance herewith, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(6) If the Aeronautical Authorities cannot agree upon such tariffs, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 14 of this Agreement.

(7) No tariff shall come into force, unless it has been approved or accepted by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

(8) 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 months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 11. FINANCIAL PROVISIONS

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 in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight. The procedure for such remittances, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

Article 12. EXCHANGE OF STATISTICS

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 airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

Article 13. CONSULTATIONS

There shall be regular and frequent consultation between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting fulfilment of the present Agreement.

Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of ninety (90) days from the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 14. SETTLEMENT OF DISPUTES

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation:

- (a) They may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or
- (b) If they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organization or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organization.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this article.

(4) If and so long as either Contracting Party or 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 the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article 15. AMENDMENTS

(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 ninety (90) days from the date of the request. When these authorities agree on any modification 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 16. TERMINATION

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

Article 17. REGISTRATIONS

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with article 15 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18. ENTRY INTO FORCE

The present Agreement shall come into force on the date of signature, or if so required, when each party has informed the other Party that the necessary requirements of their respective national legislation have been fulfilled.

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

DONE in duplicate at Stockholm this 9th day of November 1977.

For the Government
of the Kingdom of Sweden:

[Signed — Signé]¹

For the Government
of the State of Israel:

[Signed — Signé]²

ANNEX

I. Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Government of the Kingdom of Sweden:

Point in Sweden
Stockholm

Point in Israel
Ben Gurion airport-Tel Aviv

II. Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Government of the State of Israel:

Point in Israel
Ben Gurion airport-Tel Aviv

Point in Sweden
Stockholm

III. Nothing will prevent the designated airline of either Contracting Party to serve intermediate points and points beyond as well as between the capitals of Sweden, Denmark and Norway other than those specified in this annex, provided that no commercial rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.

¹ Signed by Bo Turesson — Signé par Bo Turesson.

² Signed by Mordecai R. Kidron — Signé par Mordecai R. Kidron.

EXCHANGE OF NOTES

I

Stockholm, November 9, 1977

Your Excellency,

With reference to the Air Transport Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of Sweden, signed today, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with article 4 of the Agreement, the Government of the State of Israel designate El Al Israel Airlines to operate the routes specified in the annex attached to the Agreement.

In acknowledging simultaneously the notification given by the Government of the Kingdom of Sweden in a note of today's date of your Government's corresponding designation of AB Aerotransport (ABA), I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding:

1. AB Aerotransport (ABA) co-operating with Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) and Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS) may operate the routes for which it has been designated under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.

2. In so far as AB Aerotransport (ABA) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of AB Aerotransport (ABA), and the competent Swedish authorities and AB Aerotransport (ABA) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

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

[Signed]

MORDECAI R. KIDRON
Ambassador of Israel

H.E. Mr. Bo Turesson
Minister of Transport and Communications
Stockholm

II

Stockholm, November 9, 1977

Your Excellency,

With reference to the Air Transport Agreement signed today between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the State of Israel, I have the honour to notify you that, in accordance with article 4 of the Agreement, the Swedish Government designate AB Aerotransport (ABA) to operate the routes specified in the annex attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding:

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

2. In so far as AB Aerotransport (ABA) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of AB Aerotransport (ABA), and the competent Swedish authorities and AB Aerotransport (ABA) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

On behalf of my Government I have the honour to simultaneously acknowledge the notification given by the Government of the State of Israel in a note of today's date of your Government's corresponding designation of El Al Israel Airlines.

Please accept, Your Excellency, the assurance of my highest consideration.

[Signed]

BO TURESSON
Minister of Transport
and Communications

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE
ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL RELATIF AUX
SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement de l'Etat d'Israël,
Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Ac-
cord relatif au transit de services aériens internationaux³, ouverts à la signature à
Chicago le 7 décembre 1944, et

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs
territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

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 17 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) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne le Gouvernement du Royaume de Suède, du Conseil de l'aviation civile et, en ce qui concerne le Gouvernement de l'Etat d'Israël, du Ministre des transports et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées;

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 4 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans ladite notification;

d) Les expressions «territoire», «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports aériens» et «escale non commerciale» ont, aux fins de l'application du présent Accord, le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme «annexe» désigne les tableaux de routes annexés au présent Accord, modifiés, le cas échéant, conformément aux dispositions de l'article 15.

2. L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise également l'annexe.

¹ Entré en vigueur le 9 novembre 1977 par la signature, conformément à l'article 18.

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, et vol. 1008, p. 213.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

Article 2. CONFORMITÉ AVEC LES AUTRES CONVENTIONS RATIFIÉES

Les dispositions du présent Accord s'appliquent sous réserve des dispositions de la Convention ratifiée par les deux Parties contractantes dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux services aériens internationaux.

Article 3. DROITS DE TRAFIC

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 (ci-après dénommés «services convenus» et «routes indiquées»).

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 pertinent 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 à l'entreprise d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

Article 4. DÉSIGNATION DE L'ENTREPRISE ET RETRAIT, SUSPENSION OU IMPOSITION DE CONDITIONS

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 contractantes pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et 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 suspendre ou retirer les droits accordés à une entreprise, énumérés au paragraphe 2 de l'article 3 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 cctte entreprise et son contrôle effectif 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 tout inoment, à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif applicable au service considéré ait été fixé conformément à l'article 10 du présent Accord.

6. Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 3 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 5. EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs, seront exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipement et approvisionnements demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord des aéronefs exploités par ladite entreprise et destinés uniquement à être utilisés pour l'exploitation de services internationaux seront exempts de tous droits et taxes nationaux, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés dans le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés pendant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord. Les articles susmentionnés pourront être soumis à une surveillance ou à un contrôle douanier.

3. L'équipement normal de bord, les pièces de rechange, les provisions de bord et les carburants et lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ladite Partie, qui peuvent exiger que ces approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit autrement disposé conformément aux règlements douaniers.

4. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal de bord et les provisions de bord pris à bord d'un aéronef de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés uniquement sur des vols entre deux points du territoire de cette dernière Partie bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et autres droits et taxes analogues nationaux ou locaux, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales ou à l'entreprise la plus favorisée exploitant lesdits vols.

Article 6. AUTORISATION D'ENTRÉE

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 ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes analogues.

*Article 7. LOIS ET RÈGLEMENTS RÉGISSANT L'ENTRÉE ET LA SORTIE
ET DROITS D'AÉROPORT*

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 sa propre entreprise 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 8. CERTIFICATS

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, à condition que les normes exigées pour la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales qui peuvent être fixées de temps à autre conformément à la Convention.

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 9. CAPACITÉ

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 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.

Article 10. TARIFS

1. Aux fins des paragraphes qui suivent, le terme «tarif» désigne les prix à payer pour le transport des passagers et des marchandises et les conditions auxquelles ils sont assujettis, y compris les prix ou conditions des services d'agence et autres services auxiliaires mais à l'exclusion des prix et conditions de transport du courrier qui seront régis par les règlements convenus au sein des organismes intergouvernementaux appropriés.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes fixeront les tarifs applicables au transport à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante à des taux raisonnables en tenant compte de tous les éléments d'appréciation pertinents, tels que les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur les mêmes routes.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent article seront fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes en consultation avec d'autres entreprises de transport aérien exploitant des services sur toute la route ou une partie de celle-ci, se servant, dans la mesure du possible, de la procédure établie à cet effet par l'Association du transport aérien international.

4. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins (90) quatre-vingt-dix jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; toutefois, les autorités aéronautiques peuvent, dans des cas particuliers, consentir à un délai plus court.

5. Si un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, pendant les 30 premiers jours de la période de 90 jours mentionnée au paragraphe 4 du présent article, une des Parties contractantes notifie à l'autre qu'elle n'est pas satisfaite d'un tarif soumis selon les dispositions dudit paragraphe, les autorités aéronautiques des Parties contractantes essaieront de fixer le tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur ces tarifs, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

7. Aucun tarif n'entrera en vigueur à moins d'avoir été approuvé ou accepté par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

8. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis. Un tarif ne pourra néanmoins être prolongé, en vertu du présent paragraphe, pour plus de 12 mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article 11. DISPOSITIONS FINANCIÈRES

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 à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises. Ces transferts seront, toutefois, soumis à la réglementation des changes de la Partie contractante du territoire de laquelle proviennent les recettes.

Article 12. ÉCHANGES DE STATISTIQUES

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 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 ladite entreprise sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 13. CONSULTATIONS

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront régulièrement et fréquemment pour assurer une collaboration étroite dans tous les domaines intéressant l'application du présent Accord.

Chacune des deux Parties contractantes peut demander des consultations, qui peuvent avoir lieu directement ou par correspondance et commenceront dans les (90) quatre-vingt-dix jours de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent de prolonger ce délai.

Article 14. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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 15. AMENDEMENTS

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 (90) quatre-vingt dix 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 16. DÉNONCIATION

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 17. ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tout échange de notes en application de l'article 15 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature ou, si nécessaire, lorsque chacune des Parties aura informé l'autre que les formalités requises par leurs législations nationales respectives ont été accomplies.

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

FAIT à Stockholm, le 9 novembre 1977, en double exemplaire.

Pour le Gouvernement
du Royaume de Suède :

[BO TURESSON]

Pour le Gouvernement
de l'Etat d'Israël :

[MORDECAI R. KIDRON]

ANNEXE

I. Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée du Gouvernement du Royaume de Suède :

Point situé en Suède
Stockholm

Point situé en Israël
Tel Aviv (aéroport Ben Gourion)

II. Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée du Gouvernement de l'Etat d'Israël :

Point situé en Israël

Tel Aviv (aéroport Ben Gourion)

Point situé en Suède

Stockholm

III. Rien n'empêchera l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes de desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà des capitales de la Suède, du Danemark et de la Norvège, aussi bien qu'entre elles, autres que ceux qui sont indiqués dans la présente annexe, à condition qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

ÉCHANGE DE NOTES

I

Stockholm, le 9 novembre 1977

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens signé ce jour entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement suédois, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que, conformément à l'article 4 de l'Accord, le Gouvernement de l'Etat d'Israël désigne la compagnie El Al Israël Airlines pour exploiter les routes indiquées dans l'annexe jointe à l'Accord.

Accusant en même temps réception de la note de ce jour par laquelle le Gouvernement du Royaume de Suède indique sa désignation correspondante de la compagnie AB Aerotransport (ABA), j'ai l'honneur de vous confirmer, au nom de mon gouvernement, l'interprétation suivante :

1. La compagnie AB Aerotransport (ABA) qui opère en association avec les compagnies Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), et Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS) pourra utiliser, sur les routes indiquées dans le présent Accord, des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une ou l'autre des deux autres compagnies ou aux deux.

2. Dans la mesure où la compagnie AB Aerotransport (ABA) utilisera des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant aux autres compagnies qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions du présent Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel au même titre que s'ils appartenait à la Compagnie AB Aerotransport (ABA), et les autorités suédoises compétentes ainsi que l'AB Aerotransport (ABA) en assumeront alors l'entière responsabilité aux fins de l'Accord.

Veuillez agréer, etc.

L'Ambassadeur d'Israël,

[Signé]

MORDECAI R. KIDRON

Son Excellence Monsieur Bo Turesson
Ministre des transports et des communications
Stockholm

II

Stockholm, le 9 novembre 1977

Monsieur l'Ambassadeur,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens signé ce jour entre le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement de l'Etat d'Israël, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que, conformément à l'article 4 de l'Accord, le Gouvernement suédois désigne la compagnie AB Aerotransport (ABA) pour exploiter les routes indiquées dans l'annexe jointe à l'Accord.

A cet égard, j'ai l'honneur de vous confirmer, au nom de mon gouvernement, l'interprétation suivante :

[Voir note 1]

Au nom de mon gouvernement, j'ai l'honneur d'accuser en même temps réception de la note de ce jour par laquelle le Gouvernement de l'Etat d'Israël indique sa désignation correspondante de la compagnie El Al Israël Airlines.

Veillez agréer, etc.

Le Ministre des transports
et des communications,

[Signé]
BO TURESSON

No. 17886

**SWEDEN
and
MOROCCO**

Agreement relating to scheduled air transport (with annex and exchange of letters). Signed at Rahat on 14 November 1977

Authentic text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

**SUÈDE
et
MAROC**

Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe et échange de lettres). Signé à Rabat le 14 novembre 1977

Texte authentique : français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU MAROC RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS

Le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement du Royaume du Maroc,

Considérant que le Royaume de Suède et le Royaume du Maroc sont parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale² et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux³, ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et

Désireux de conclure un Accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ceux-ci,
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Pour l'application de cet Accord, à moins que le contexte n'exige une autre interprétation :

a) Le terme « 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 en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement des annexes ou de la Convention adopté en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, si lesdits amendements et annexes ont été adoptés par les deux Parties Contractantes;

b) Le terme « autorités aéronautiques » signifie, en ce qui concerne le Royaume de Suède, la Direction de l'aviation civile et, en ce qui concerne le Royaume du Maroc, Ministère des Travaux Publics et des Communications — Direction de l'Air ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

c) Le terme « entreprise de transport aérien désignée » signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée conformément à l'article 3 de cet Accord;

d) Les termes « territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont les significations qui leur sont respectivement attribuées aux articles 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme « annexe » signifie l'annexe de cet Accord ou celle-ci modifiée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 15 de cet Accord. L'annexe constituera une partie intégrante de cet Accord et toute référence à l'Accord sera considérée comme incluant une référence à l'annexe sauf s'il en est autrement disposé;

f) Le terme « tarif » signifie les prix à payer pour le transport de passagers, bagages et marchandises et les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les conditions de l'agence et des autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier.

¹ Entré en vigueur le 14 novembre 1977, date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifié, par un échange de lettres, l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles, conformément à l'article 20.

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, et vol. 1008, p. 213.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

Article 2. 1^o) Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée :

- a) Survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c) Faire des escales sur ledit territoire, aux points spécifiés dans l'annexe de cet Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée.

2^o) Rien dans le paragraphe 1 de cet article ne pourra être considéré comme conférant à l'entreprise de transport aérien d'une Partie Contractante le droit d'embarquer dans le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers, des marchandises et du courrier transportés contre rémunération ou par location et destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie Contractante.

Article 3. 1^o) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transport aérien en vue d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

2^o) Dès réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 de cet article, accorder sans délai à l'entreprise de transport aérien désignée l'autorisation d'exploitation appropriée.

3^o) Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent exiger que l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention.

4^o) Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 de cet article, ou d'imposer toutes conditions qu'elle jugerait nécessaires à l'exercice par l'entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, dans tous les cas où ladite Partie Contractante n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont la propriété de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ses ressortissants.

5^o) Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services agréés à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 9 de cet Accord soit en vigueur en ce qui concerne ces services.

Article 4. 1^o) Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 de cet Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante, ou d'imposer toutes conditions qu'elle pourrait estimer nécessaires à l'exercice de ces droits :

- a) Dans tous les cas où elle n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont la propriété de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ressortissants de cette Partie Contractante, ou
- b) Dans le cas où cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui accorde ces droits, ou

c) Dans les cas où de toute autre manière ladite entreprise ne se conforme pas aux conditions prescrites par cet Accord.

2°) A moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 de cet article ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, un tel droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

Article 5. 1°) Les droits imposés dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations d'aviation à l'égard des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevés que ceux imposés à l'égard des aéronefs de l'entreprise de transport aérien nationale exploitant des services aériens internationaux réguliers.

2°) Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application de ses règlements relatifs à la douane, l'immigration et la quarantaine et à l'utilisation des aéroports, voies aériennes et services de circulation aérienne sous son contrôle.

Article 6. 1°) Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur 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 et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2°) Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception ces redevances représentatives du service rendu :

- 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 assurant un service international 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 international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international 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 de laisser sous la surveillance ou le contrôle de la douane les produits énumérés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus.

Article 7. 1°) Les équipements normaux du bord ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs 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. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination autorisée par les règlements douaniers.

2°) Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 8. 1°) Les entreprises de transport aérien désignées jouiront des possibilités justes et équitables pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées conformément à l'article 2 de cet Accord.

2°) En exploitant les services agréés sur les routes spécifiées conformément à l'article 2 de cet Accord, l'entreprise désignée par chacune des deux Parties Contractantes devra prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par 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 agréés et mis en œuvre par une entreprise désignée auront pour objet primordial d'offrir une capacité adaptée à la demande courante et raisonnablement prévisible, pour le transport de passagers, de courrier et de marchandises, en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante désignant l'entreprise. Le droit de l'entreprise désignée par chacune des deux Parties Contractantes d'embarquer et de débarquer, dans un point du territoire de l'autre Partie Contractante, un trafic international à destination ou en provenance d'un pays tiers devra être exercé conformément aux principes selon lesquels la capacité sera adaptée :

- a) A la demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien,
- b) A la demande de trafic des régions desservies, compte tenu des autres services de transport aérien établis par des entreprises de transport aérien des Etats qui forment la région, et
- c) Aux exigences d'une opération économique des services agréés.

Article 9. 1°) Les tarifs à appliquer par l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties Contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante devront être établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable ainsi que des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien.

2°) Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 de cet article devront, si possible, être convenus entre les entreprises de transport aérien désignées, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la route; les entreprises devront autant que possible réaliser cet accord en recourant à la procédure de l'Association du Transport Aérien International pour l'élaboration des tarifs.

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

4°) Cette approbation pourra 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 partir de la date de leur soumission conformément au paragraphe 3 de cet article, lesdits tarifs seront considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière prévue au paragraphe 3, les autorités aéronautiques pourront convenir d'un délai inférieur à trente (30) jours pour la notification d'un éventuel désaccord.

5°) Si un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 de cet article, ou si une autorité aéronautique, dans les délais mentionnés au paragraphe 4 de cet article, fait connaître à l'autre autorité aéronautique son désaccord à l'égard de tout tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des Parties Contractante^{1/2} doivent, après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout autre Etat dont elles estiment utile de prendre l'avis, s'efforcer de déterminer le tarif au moyen d'un accord entre elles.

6°) Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 de cet article, ou sur la détermination d'un tarif aux termes du paragraphe 5 de cet article, le différend sera réglé conformément aux dispositions prévues à l'article 17 de cet Accord.

7°) Tant que le différend n'aura pas été réglé, la Partie Contractante qui aura fait connaître son désaccord aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs préalablement en vigueur, étant entendu que les deux Parties Contractantes devront aboutir à un accord dans des délais raisonnables.

Article 10. Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'autre Partie Contractante le libre transfert, au taux de change officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire à raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante. Dans la mesure où le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

Article 11. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante devront fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, sur leur demande, toutes données statistiques régulières ou autres pouvant être raisonnablement exigées pour contrôler la capacité offerte sur les services agréés par l'entreprise désignée de la première Partie Contractante.

Ces données devront inclure tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté par l'entreprise de transport aérien sur les services agréés.

Article 12. L'entreprise désignée par une Partie Contractante pourra établir et maintenir sa propre agence et employer son propre personnel commercial dans les aéroports et dans les villes du territoire de l'autre Partie Contractante.

Article 13. Les entreprises désignées soumettront pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, trente (30) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, le programme d'exploitation qui comportera le type d'appareil utilisé, la fréquence des services et les horaires envisagés.

Toute modification éventuelle ultérieure fera l'objet d'une communication aux autorités aéronautiques pour approbation.

Article 14. 1°) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions de cet Accord et de son annexe.

2°) L'une ou l'autre des Parties Contractantes pourra demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation devra commencer dans un

délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties Contractantes ne consentent à une extension de cette période.

Article 15. 1^o) Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque de cet Accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation, qui pourra avoir lieu entre autorités aéronautiques, devra commencer dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de la demande. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2^o) Des modifications à apporter à l'annexe de cet Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes.

Article 16. Cet Accord et son annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier à la fois les deux Parties Contractantes.

Article 17. 1^o) Si un différend surgit entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application de cet Accord, les Parties Contractantes devront essayer en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2^o) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend pourra être soumis sur demande des deux Parties Contractantes pour règlement à toute personne ou organisme.

3^o) Si le différend n'est pas ainsi réglé, il sera soumis à la demande de l'une des Parties Contractantes à un tribunal arbitral.

4^o) Ce tribunal arbitral sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme président.

Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si dans le cours du mois suivant leur désignation les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un président, chaque Partie Contractante pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires.

5^o) Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

6^o) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

7^o) Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut.

Article 18. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer cet Accord; cette notification

devra être faite en même temps à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans un tel cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, sauf si ladite notification est retirée par accord mutuel avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification devra être réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 19. Cet Accord et son annexe et tout amendement qui leur serait apporté devront être enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 20. Cet Accord sera appliqué provisoirement dès sa signature; il entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé cet Accord.

FAIT en double exemplaires à Rabat le 14 novembre 1977 en langue française.

Au nom du Gouvernement
du Royaume de Suède :

[Signé — Signed]¹

Au nom du Gouvernement
du Royaume du Maroc :

[Signé — Signed]²

ANNEXE

TABLEAU DE ROUTES

1. Routes suédoises :
Points en Suède — un point au Maroc et *vice versa*,
2. Routes marocaines :
Points au Maroc — Stockholm et *vice versa*.

Rien n'empêchera l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante d'exploiter des points intermédiaires pourvu qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Rabat, le 14 novembre 1977

Monsieur le Président,

Me référant à l'Accord entre le Royaume de Suède et le Royaume du Maroc relatif aux transports aériens signé ce jour, j'ai l'honneur de vous faire connaître que, conformément à l'article 3 de cet Accord, le Gouvernement du Royaume de Suède désigne l'entreprise de transports aériens AB Aerotransport (ABA) pour exploiter les services agréés spécifiés à l'annexe.

¹ Signé par Knut Bernström — Signed by Knut Bernström.

² Signé par Mohamed Mekouar — Signed by Mohamed Mekouar.

Au nom du mon Gouvernement, j'ai l'honneur de confirmer l'entente sur les points suivants :

1. *a)* L'entreprise AB Aerotransport (ABA) coopérant avec les entreprises Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL) et Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS) sera autorisée à assurer avec les avions, les équipages et l'outillage de l'une ou de l'autre ou bien de l'une et de l'autre de ces deux entreprises les services convenus; et

1. *b)* Dans la mesure où l'entreprise AB Aerotransport (ABA) emploie des avions, des équipages et de l'outillage des deux autres entreprises participant au Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions de l'Accord seront appliquées à ces avions, équipages et outillage comme s'ils appartenaient à l'entreprise AB Aerotransport (ABA), et les autorités suédoises compétentes ainsi que AB Aerotransport (ABA) assumeront à cet égard la responsabilité entière aux termes de l'Accord.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

KNUT BERNSTRÖM
Ambassadeur

M. Mohamed Mekouar
Président de la Délégation Marocaine
Rabat

II

Rabat, le 14 novembre 1977

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 14 novembre 1977 par laquelle vous me faites connaître que conformément aux dispositions de l'article 3 de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume du Maroc et le Gouvernement du Royaume de Suède, relatif aux transports aériens, signé à Rabat le 14 novembre 1977, votre Gouvernement désigne l'entreprise de transports aériens AB Aerotransport (ABA) pour exploiter les services agréés spécifiés à l'annexe de cet Accord.

Par ailleurs, j'en prends note et vous exprime mon accord sur les points suivants :

[Voir lettre I]

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, l'expression de ma haute considération.

Le Président de la Délégation Marocaine,

[Signé]

MOHAMED MEKOUAR

Monsieur l'Ambassadeur du Royaume de Suède
à Rabat

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF MOROCCO RELATING TO SCHEDULED AIR TRANSPORT

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Kingdom of Morocco,

Bearing in mind that the Kingdom of Sweden and the Kingdom of Morocco are parties to the Convention on International Civil Aviation² and the International Air Services Agreement,³ opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and

Desiring to conclude an agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. For the purpose of this Agreement, unless the context requires another interpretation:

(a) The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 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 if these amendments and annexes have been adopted by the two Contracting Parties;

(b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Kingdom of Sweden, the Board of Civil Aviation, and, in the case of the Kingdom of Morocco, the Ministry of Public Works and Communications — Air Division, or, in both cases, any other authority or person authorized to perform the functions at present exercised by those authorities;

(c) The term “designated airline” means an airline which has been designated in accordance with article 3 of this Agreement;

(d) The terms “territory”, “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in articles 2 and 96 of the Convention;

(e) The term “annex” means the annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of article 15, paragraph 2, of this Agreement. The annex forms an integral part of this Agreement, and any reference to the Agreement shall be considered as including a reference to the annex except where otherwise provided.

(f) 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

¹ Came into force on 14 November 1977, the date on which the Parties notified each other, by an exchange of letters, of the completion of their constitutional formalities, 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, and vol. 1008, p. 213.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

Article 2. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the operation of international air services by the designated airline:

- (a) To overfly without landing the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops for non-traffic purposes in that territory;
- (c) To make stops in that territory at the points specified in the annex to this Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail, separately or combined.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory 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 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 authorization.

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

4. Each Contracting Party shall have the right to withhold the operating authorization 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, in any case where that Contracting Party has no proof that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 9 of this Agreement is in force for these services.

Article 4. 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 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 all cases where it has no proof that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
- (b) Where that airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) Where that 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 necessary to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. 1. The fees charged in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by aircraft of the airline designated by the other Contracting Party shall not be higher than those charged to aircraft of the national airline operating scheduled international air services.

2. Neither Contracting Party shall grant preference to its own airline or to any other airline over the airline designated by the other Contracting Party in the application of its customs, immigration and quarantine regulations and the use of airports, airlines and air traffic services under its control.

Article 6. 1. Aircraft operated on international services by the airline designated by one Contracting Party, as well as their standard equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) Aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for consumption on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;
- (b) Spare parts imported into the territory of one of the Contracting Parties for the maintenance or repair of aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) Fuels and lubricants for refuelling and servicing aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when they are to be used on the part of the flight taking place over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The items referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) may be required to be kept under customs supervision or control.

Article 7. 1. Standard airborne equipment and stores, spare parts and supplies on board the aircraft of a Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the consent of the customs authorities of that territory. In such cases, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or have been re-routed to another destination authorized by the customs regulations.

2. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

Article 8. 1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines to operate the agreed services on the specified routes in accordance with article 2 of this Agreement.

2. In operating the agreed services on the specified routes in accordance with article 2 of this Agreement, the airline designated by each of the two Contracting Parties shall take into account the interests of the airline designated by 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 operated by a designated airline shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo originating in or bound for the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of the airline designated by each of the two Contracting Parties to take on and put down at a point in the territory of the other Contracting Party international traffic bound for or originating in a third country shall be exercised in conformity with the principles that capacity shall be related to:

- (a) Traffic requirements to or from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (b) Traffic requirements of the areas served, after taking account of other air transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) The requirements of economical operation of the agreed services.

Article 9. 1. The tariffs to be charged by the 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 factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, if possible, be agreed upon between the designated airlines, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

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

4. Such approval may be given explicitly. Where neither of the aeronautical authorities has signified its disagreement within thirty (30) days from the date of submission of the tariffs in accordance with paragraph 3 of this article, the tariffs shall be deemed to be approved. Where the period for submission has been reduced in the manner described in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree on a period of less than thirty (30) days for notification of possible disagreement.

5. If a tariff cannot be established in accordance with paragraph 2 of this article, or if one aeronautical authority informs the other aeronautical authority, within the time-limits referred to in paragraph 4 of this article, of its disagreement with respect to any tariff agreed upon in accordance with paragraph 2, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, after consulting the aeronautical authorities of any other State whose views they deem useful, try to establish the tariff by agreement between themselves.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this article, or on the establishment of a tariff under paragraph 5 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 17 of this Agreement.

7. Pending the settlement of the dispute, the Contracting Party which has expressed disagreement shall have the right to require the other Contracting Party to maintain the tariffs previously in force, on the understanding that the two Contracting Parties will have to reach an agreement within a reasonable time.

Article 10. Each Contracting Party undertakes to ensure the other Contracting Party the free transfer, at the official exchange rate, of the surplus of receipts over expenditures earned in its territory for the carriage of passengers, baggage, postal packets and cargo undertaken by the enterprise designated by the other Contracting Party. To the extent that the service clearing payments between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.

Article 11. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, all periodic or other statistical data as may be reasonably required for monitoring the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party.

Such data shall include all information required for determining the volume of traffic carried by the airline on the agreed services.

Article 12. The airline designated by a Contracting Party may establish and maintain its own agency and employ its own business staff in the airports and towns of the territory of the other Contracting Party.

Article 13. The designated airlines shall submit for approval to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, at least thirty (30) days before the entry into operation of the agreed services, the plan of operations which shall include the type of aircraft used, the frequency of service and the proposed timetables.

Any subsequent change shall be communicated to the aeronautical authorities for approval.

Article 14. 1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and its annex.

2. Either Contracting Party may request a consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of ninety (90) days from the date of receipt of the request unless the two Contracting Parties agree to an extension of that period.

Article 15. 1. If either Contracting Party deems it desirable to amend any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be held between aeronautical authorities, shall begin within ninety (90) days of the date of receipt of the request. Any amendment so agreed shall enter into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Amendments to the annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 16. This Agreement and its annex shall be brought into conformity with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 17. 1. If a dispute arises between the Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall first try to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties do not reach a settlement through negotiation, the dispute may be submitted for settlement, at the request of the two Contracting Parties, to any person or body.

3. If the dispute is not settled in this way, it shall be referred, at the request of one of the Contracting Parties, to an arbitral tribunal.

4. This arbitral tribunal shall be composed of three members. Each Government shall appoint an arbitrator. The two arbitrators shall agree upon the appointment of a national of a third State as chairman.

If the two arbitrators have not been appointed within two months from the date on which one of the two Governments proposed arbitration of the dispute, or if the arbitrators fail to agree upon the appointment of a chairman within one month after their appointment, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments.

5. If the arbitral tribunal fails to reach an amicable settlement, it shall render its decision by majority vote. Unless the Contracting Parties agree otherwise, it shall draw up its own rules of procedure and choose its own meeting place.

6. The Contracting Parties undertake to comply with any provisional measures ordered in the course of the proceedings and with the arbitral award, which shall be deemed final in all cases.

7. If and so long as either Contracting Party fails to comply with an arbitral award, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 18. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this 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 month of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of such period. Failing 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 19. This Agreement and its annex, and any amendments thereto, shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article 20. This Agreement shall apply provisionally on signature; it shall enter into force as soon as the two Contracting Parties have notified each other of the completion of their respective constitutional formalities.

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

DONE in duplicate at Rabat on 14 November 1977 in the French language.

For the Government
of the Kingdom of Sweden:

[KNUT BERNSTRÖM]

For the Government
of the Kingdom of Morocco:

[MOHAMED MEKOUAR]

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. Swedish routes:
Points in Sweden — one point in Morocco and vice versa.
2. Moroccan routes:
Points in Morocco — Stockholm and vice versa.

Nothing shall prevent the designated airline of each Contracting Party from serving intermediate points provided that no commercial right is exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.

EXCHANGE OF LETTERS

1

Rabat, 14 November 1977

Sir,

With reference to the Agreement signed today between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of Morocco relating to air transport, I have the honour to notify you that, in accordance with article 3 of the Agreement, the Government of the Kingdom of Sweden designated AB Aerotransport (ABA) to operate the agreed services specified in the annex.

On behalf of my Government, I have the honour to confirm agreement on the following matters:

1. (a) AB Aerotransport (ABA), co-operating with Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) and Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS), shall be authorized to operate the agreed services with aircraft, crews and equipment of either or both of these two enterprises, and

1. (b) In so far as AB Aerotransport (ABA) employs aircraft, crews and equipment of the two other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as if they belonged to AB

Aerotransport (ABA), and the competent Swedish authorities and AB Aerotransport (ABA) shall accept full responsibility therefor under the Agreement.

Accept, Sir, etc.

KNUT BERNSTRÖM
Ambassador

Mr. Mohamed Mekouar
Chairman of the Moroccan Delegation
Rabat

II

Rabat, 14 November 1977

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of 14 November 1977 informing me that under the provisions of article 3 of the Agreement between the Government of the Kingdom of Morocco and the Government of the Kingdom of Sweden relating to air transport, signed at Rabat on 14 November 1977, your Government designates AB Aerotransport (ABA) to operate the agreed services specified in the annex to that Agreement.

I take note thereof and hereby express my agreement on the following matters:

[See letter I]

Accept, Sir, etc.

[Signed]

MOHAMED MEKOUAR
Chairman of the Moroccan Delegation

H.E. the Ambassador of the Kingdom of Sweden
in Rabat

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. 3228. AGREEMENT BETWEEN SWITZERLAND AND THE FEDERAL PEOPLE'S REPUBLIC OF YUGOSLAVIA RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT BELGRADE ON 28 MAY 1953¹

TERMINATION

The above-mentioned Agreement ceased to have effect on 21 November 1978, the date of entry into force of the Agreement between the Swiss Confederation and the Socialist Federal Republic of Yugoslavia relating to regular air transport signed at Belgrade on 26 October 1977,² in accordance with article 20 (2) of the latter Agreement.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

ANNEXE A

N° 3228. ACCORD ENTRE LA SUISSE ET LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE FÉDÉRATIVE DE YOUGOSLAVIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À BELGRADE LE 8 MAI 1953¹

ABROGATION

L'Accord susmentionné a cessé d'avoir effet le 21 novembre 1978, date de l'entrée en vigueur de l'Accord entre la Confédération suisse et la République socialiste fédérative de Yougoslavie relatif au trafic aérien de lignes signé à Belgrade le 26 octobre 1977², conformément à l'article 20, paragraphe 2, de ce dernier Accord.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 232, p. 45, and annex A in volume 563.

² See p. 113 of this volume.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 232, p. 45, et annexe A du volume 563.

² Voir p. 113 du présent volume.

No. 4789. AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS OF APPROVAL AND RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVAL FOR MOTOR VEHICLE EQUIPMENT AND PARTS. DONE AT GENEVA ON 20 MARCH 1958¹

N° 4789. ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DE L'HOMOLOGATION DES ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES DE VÉHICULES À MOTEUR. FAIT À GENÈVE LE 20 MARS 1958¹

APPLICATION of Regulations Nos. 14², 16³, 17⁴, 37⁵ and 39⁶ annexed to the above-mentioned Agreement

APPLICATION des Règlements n^{os} 14², 16³, 17⁴, 37⁵ et 39⁶ annexés à l'Accord susmentionné

Notification received on:

Notification reçue le :

2 July 1979

2 juillet 1979

ROMANIA

ROUMANIE

(With effect from 31 August 1979.)

(Avec effet au 31 août 1979.)

Registered ex officio on 2 July 1979.

Enregistré d'office le 2 juillet 1979.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 211; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 12, as well as annex A in volumes 801, 802, 808, 811, 814, 815, 818, 820, 825, 826, 829, 830, 834, 835, 848, 850, 854, 856, 857, 858, 860, 861, 865, 866, 871, 872, 882, 887, 891, 892, 893, 897, 899, 915, 917, 926, 932, 940, 943, 945, 950, 951, 955, 958, 960, 961, 963, 966, 973, 974, 978, 981, 982, 985, 986, 993, 995, 997, 1003, 1006, 1010, 1015, 1019, 1020, 1021, 1024, 1026, 1031, 1035, 1037, 1038, 1039, 1040, 1046, 1048, 1050, 1051, 1055, 1059, 1060, 1065, 1066, 1073, 1078, 1079, 1088, 1092, 1095, 1097, 1098, 1106, 1110, 1111, 1112, 1122, 1126, 1130, 1135, 1136 and 1138.

² *Ibid.*, vol. 723, p. 302.

³ *Ibid.*, vol. 756, p. 232.

⁴ *Ibid.*, vol. 756, p. 286.

⁵ *Ibid.*, vol. 1073, p. 337.

⁶ *Ibid.*, vol. 1111, p. 431.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 4 à 12, ainsi que l'annexe A des volumes 801, 802, 808, 811, 814, 815, 818, 820, 825, 826, 829, 830, 834, 835, 848, 850, 854, 856, 857, 858, 860, 861, 865, 866, 871, 872, 882, 887, 891, 892, 893, 897, 899, 915, 917, 926, 932, 940, 943, 945, 950, 951, 955, 958, 960, 961, 963, 966, 973, 974, 978, 981, 982, 985, 986, 993, 995, 997, 1003, 1006, 1010, 1015, 1019, 1020, 1021, 1024, 1026, 1031, 1035, 1037, 1038, 1039, 1040, 1046, 1048, 1050, 1051, 1055, 1059, 1060, 1065, 1066, 1073, 1078, 1079, 1088, 1092, 1095, 1097, 1098, 1106, 1110, 1111, 1112, 1122, 1126, 1130, 1135, 1136 et 1138.

² *Ibid.*, vol. 723, p. 303.

³ *Ibid.*, vol. 756, p. 233.

⁴ *Ibid.*, vol. 756, p. 287.

⁵ *Ibid.*, vol. 1073, p. 391.

⁶ *Ibid.*, vol. 1111, p. 437.

No. 5656. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF SWEDEN AND THE GOVERNMENT OF PAKISTAN RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT STOCKHOLM ON 6 MARCH 1958¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. STOCKHOLM, 3 JANUARY AND 28 MARCH 1978

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

I

UTRIKES- OCH HANDELS-DEPARTEMENTEN
TRANSPORTSEKTIONEN³

ds S Julin, il
UHD II transportsekt
ds S Julin, il 78-01-09
A f k-m t:
LFK
Julin
Amb. ISLAMABAD nr 2

LUFTFARTSAVTAL SVERIGE-PAKISTAN (SAS-PAKISTAN)⁴

The Royal Ministry for Foreign Affairs presents its compliments to the Embassy of Pakistan and has the honour to refer to recent correspondence between the Swedish Ministry of Transport and Communications and the Pakistani Department of Civil Aviation regarding amendments to the annex of the Air Services Agreements between Sweden/Denmark/Norway respectively and Pakistan. The Ministry hereby proposes that paragraphs 1 and 3 of the annex of the Air Services Agreement of 1958 between Sweden and Pakistan¹ be amended to read as follows:

I. An airline designated by the Government of Pakistan shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified hereinafter and to make scheduled landings for traffic purposes in Sweden on the points specified: Points in Pakistan; points in Afghanistan and/or Kuwait and/or Bahrain, Dubai or Abu Dhabi; Muscat; points in Saudi Arabia; points in Egypt; Tripoli; points in Iran and/or Iraq and/or Syria and/or Lebanon; points in Turkey; Athens; points in Italy; points in Switzerland; Vienna; Moscow; Amsterdam; points in Germany; points in Scandinavia, Amsterdam, London and beyond in both directions.

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

If the foregoing proposal is acceptable to the Government of Pakistan, the Ministry has the honour to propose that this note, together with the reply of the Embassy, constitute an agreement between the Government of Sweden and the Government of Pakistan, effective from the date of the Embassy's reply.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 393, p. 181.

² Came into force on 28 March 1978, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

³ Ministries of Foreign Affairs and Trade
Transportation Section.

⁴ Air Services Agreement between Sweden and Pakistan (SAS-Pakistan).

The Royal Ministry for Foreign Affairs avails itself of this opportunity to renew to the Pakistani Embassy the assurance of its highest consideration.

Stockholm, 3 January 1978.

Embassy of Pakistan
Stockholm

II

EMBASSY OF PAKISTAN STOCKHOLM

March 28, 1978

No.4/2/78

The Embassy of Pakistan presents its compliments to the Royal Ministry for Foreign Affairs, Stockholm, and with reference to their note of 3rd January 1978, regarding amendments to the annex of the Air Services Agreements between Sweden/Denmark/Norway respectively and Pakistan and has the honour to state that the Government of Pakistan agree to the proposal that paragraphs 1 and 3 of the annex of the Air Services Agreement of 1958 between Sweden and Pakistan be amended to read as follows:

[See note I]

The Government of Pakistan agree that this note together with your note of 3rd January 1978 should constitute an agreement between the Governments of Sweden and Pakistan effective from the date of this note.

The Embassy of Pakistan avails itself of this opportunity to renew to the Royal Ministry for Foreign Affairs, Stockholm, the assurances of its highest consideration.

The Royal Ministry for Foreign Affairs
Stockholm

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 5656. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT SUÉDOIS ET LE GOUVERNEMENT PAKISTANAIS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À STOCKHOLM LE 6 MARS 1958¹

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ANNEXE DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. STOCKHOLM, 3 JANVIER ET 28 MARS 1978

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.

I

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU COMMERCE
SECTION DES TRANSPORTS

ds S Julin, il
UHD II transportsekt
ds S Julin, il 78-01-09
A f k-m t:
LFK
Julin
Amb. ISLAMABAD nr 2

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS (SAS-PAKISTAN)

Le Ministère royal des affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade du Pakistan et a l'honneur de se référer à la récente correspondance entre le Ministère des transports et communications de la Suède et le Département de l'aviation civile du Pakistan touchant les amendements à apporter à l'annexe aux accords relatifs aux services aériens conclus entre le Pakistan, d'une part, et la Suède, le Danemark et la Norvège, respectivement, d'autre part. Le Ministère propose par la présente que les paragraphes 1 et 3 de l'annexe à l'Accord relatif aux services aériens de 1958 conclu entre la Suède et le Pakistan¹ soient amendés de manière à se lire comme suit :

1. Une entreprise désignée par le Gouvernement pakistanais sera autorisée à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur la route indiquée ci-après et à effectuer aux points indiqués des escales commerciales régulières en Suède : points au Pakistan; points en Afghanistan et/ou à Koweït et/ou à Bahreïn, Dubayy ou Abou Dhabi; Mascate; points en Arabie saoudite; points en Egypte; Tripoli; points en Iran et/ou en Iraq et/ou en Syrie et/ou au Liban; points en Turquie; Athènes; points en Italie; points en Suisse; Vienne; Moscou; Amsterdam; points en Allemagne; points en Scandinavie; Amsterdam; Londres et au-delà dans les deux sens.

3. Les entreprises désignées pourront, lors de tout vol, supprimer des escales sur les routes indiquées.

Si la proposition qui précède rencontre l'agrément du Gouvernement pakistanais, le Ministère a l'honneur de proposer que la présente note ainsi que la réponse de l'Ambassade

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 393, p. 181.

² Entré en vigueur le 28 mars 1978, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

constituent entre le Gouvernement suédois et le Gouvernement pakistanais un accord qui entrera en vigueur à la date de la réponse de l'Ambassade.

Le Ministère royal des affaires étrangères saisit cette occasion, etc.

Stockholm, le 3 janvier 1978.

Ambassade du Pakistan à Stockholm

II

AMBASSADE DU PAKISTAN STOCKHOLM

Le 28 mars 1978

N° 4/2/78

L'Ambassade du Pakistan présente ses compliments au Ministère royal des affaires étrangères et, en référence à la note du Ministère en date du 3 janvier 1978 touchant les amendements à apporter à l'annexe aux accords relatifs aux services aériens conclus entre la Suède, le Danemark et la Norvège, respectivement d'une part, et le Pakistan, d'autre part, a l'honneur d'indiquer que le Gouvernement pakistanais donne son accord à la proposition tendant à modifier les paragraphes 1 et 3 de l'annexe à l'accord relatif aux services aériens conclu entre la Suède et le Pakistan en 1958 de manière qu'ils se lisent comme suit :

[Voir note I]

Le Gouvernement pakistanais confirme que la présente note et la note du Ministère en date du 3 janvier 1978 constitueront entre les Gouvernements suédois et pakistanais un accord qui entrera en vigueur à partir de la date de la présente note.

L'Ambassade du Pakistan saisit cette occasion, etc.

Ministère royal des affaires étrangères
Stockholm

No. 6717. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE UNITED ARAB REPUBLIC. SIGNED AT BONN ON 16 FEBRUARY 1960¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ROUTE SCHEDULE OF THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. CAIRO, 8 OCTOBER 1974 AND 24 MARCH 1975

Authentic texts: Arabic and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

I

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

وزارة الخارجية
الادارة القانونية والمعاهدات

١٠ / ٨ سنة ١٩٧٤

تهدى وزارة خارجية جمهورية مصر العربية أطيب تحياتها الى سفارة جمهورية ألمانيا الاتحادية بالقاهرة ، والاشارة الى المفاوضات الثنائية التي عقدت في القاهرة في شهر يوليو سنة ١٩٧٤ بين سلطات الطيران المدني في كل من جمهورية مصر العربية والامم المتحدة بشأن تعديل ملحق اتفاق النقل الجوي الثنائي المبرم بين البلدين سنة ١٩٦٠ .
نتشرف بالافادة بأن السلطات المختصة في جمهورية مصر العربية توافق على التمديلات التي تم الاتفاق على ادخالها على الملحق سالف الذكر على أن يبدأ سريانها اعتبارا من تاريخ مذكرة السفارة الألمانية ردا على مذكرتنا هذه .
وتنتهز وزارة الخارجية هذه المناسبة لتعرب لسفارة ألمانيا الاتحادية فسي القاهرة عن فائق احترابها .

الى سفارة ألمانيا الاتحادية
القاهرة

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 464, p. 233.

² Came into force on 24 March 1975, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

MINISTRY FOR FOREIGN AFFAIRS
LEGAL DEPARTMENT AND TREATIES

Cairo, October 8, 1974

Registration No. 1097

Reference: Bilateral negotiations of July 1974 between the authorities for civil aviation in the Arab Republic of Egypt and the Federal Republic of Germany concerning amendment of the supplementary agreement on air transport of 1960³

INTRODUCTION

The competent authorities in the Arab Republic of Egypt approve of the amendments agreed upon which are to be made to the above-mentioned supplementary agreement.

The amendments are to enter into force on the date of the note in reply of the Embassy to this note of the Ministry of Foreign Affairs.

Complimentary close.

II

BOTSCHAFT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
KAIRO⁴

Wi 455.01

VERBAL NOTE

The Embassy of the Federal Republic of Germany presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs and has the honour to refer to the Note No. 1097 of the Ministry of Foreign Affairs dated October 8, 1974, concerning the Agreement of the Arab Republic of Egypt to the revised version of the Route Schedule as per the Memorandum of Understanding signed at Cairo on July 16, 1974, in accordance with article 9 of the bilateral Air Transport Agreement of February 16, 1960.

The newly specified Routes as agreed upon in the annex to the a.m. Memorandum of Understanding are to be operated by airlines designated by the contracting partners under the aforementioned bilateral Air Transport Agreement.

¹ Translation supplied by the International Civil Aviation Organization.

² Traduction fournie par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 464, p. 233.

⁴ Embassy of the Federal Republic of Germany
Cairo.

This revised Route Schedule reads as follows:

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

<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in the territory of the Arab Republic of Egypt</i>	<i>Points beyond</i>
Points in the Federal Republic of Germany	Austria Italy Greece Turkey Lebanon**	Cairo* Alexandria*	Dhahran** Pakistan India Thailand Burma Singapore Hong Kong Philippines Japan Australasia Sudan** Ethiopia (Addis Ababa) Kenya Uganda Tanzania Mauritius South African Union (Johannesburg)

* It is understood that not more than one point may be served on each flight.

** No traffic rights between:

- The Arab Republic of Egypt and Lebanon
- The Arab Republic of Egypt and Dhahran
- The Arab Republic of Egypt and Sudan.

B. Routes to be operated by airlines designated by the Arab Republic of Egypt:

<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in the territory of the Federal Republic of Germany</i>	<i>Points beyond</i>
Points in the Arab Republic of Egypt	Turkey Greece Italy Yugoslavia Austria Switzerland	Frankfurt* Düsseldorf* Munich*	Belgium Netherlands Denmark Norway Sweden United Kingdom (London) U.S.A. or Canada

* It is understood that not more than one point may be served on each flight. Services beyond the Federal Republic of Germany may be operated through one point only in the Federal Republic of Germany to be determined by the designated airline of the Arab Republic of Egypt.

C. The designated airlines of either Contracting Party may, if they so desire, 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.

D. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the Route Schedule, exchange of views between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will take place to that effect. Modifications agreed upon by these authorities will come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels. However, the aeronautical authorities of both Contracting Parties will immediately implement the modifications agreed upon according to their national legislations, in such a way as if the modifications have already been confirmed.

The Embassy of the Federal Republic of Germany avails itself of this opportunity to renew to the Ministry of Foreign Affairs the assurance of its highest consideration.

Cairo, March 24, 1975.

Ministry of Foreign Affairs
of the Arab Republic of Egypt
Cairo

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 6717. ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA RÉPUBLIQUE ARABE UNIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À BONN LE 16 FÉVRIER 1960¹

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT LE TABLEAU DE ROUTES DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. LE CAIRE, 8 OCTOBRE 1974 ET 24 MARS 1975

Textes authentiques : arabe et anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.

I

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DIVISION DES AFFAIRES JURIDIQUES ET DES TRAITÉS

Le Caire, le 8 octobre 1974

N° d'enregistrement 1097

Référence : Négociations bilatérales de juillet 1974 entre les autorités aéronautiques de la République arabe d'Égypte et de la République fédérale d'Allemagne concernant la modification de l'Accord supplémentaire relatif aux transports aériens de 1960¹

INTRODUCTION

Les autorités compétentes de la République arabe d'Égypte approuvent les modifications qui doivent être apportées à l'Accord supplémentaire susmentionné.

Les modifications entreront en vigueur à la date à laquelle le Ministère des affaires étrangères recevra en réponse à sa note la note de l'Ambassade.

II

AMBASSADE DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
LE CAIRE

Wi 455.01

NOTE VERBALE

L'Ambassade de la République fédérale d'Allemagne présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et a l'honneur de se référer à sa note n° 1097 du 8 octobre 1974 concernant l'Accord de la République arabe d'Égypte avec la version révisée du tableau des routes contenue dans le mémorandum d'accord signé au Caire le 16 juillet 1974, conformément à l'article 9 de l'Accord bilatéral relatif aux transports aériens du 16 février 1960.

Les nouvelles routes indiquées à l'annexe du mémorandum d'accord doivent être exploitées par les compagnies aériennes désignées par les Parties contractantes en vertu de l'Accord bilatéral susmentionné relatif aux transports aériens.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 464, p. 233.

² Entré en vigueur le 24 mars 1975, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

Ce tableau des routes révisé se lit comme suit :

A. Routes attribuées aux compagnies aériennes désignées par la République fédérale d'Allemagne :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points sur le territoire de la République arabe d'Egypte</i>	<i>Points au-delà</i>
République fédérale d'Allemagne	Autriche Italie Grèce Turquie Liban**	Le Caire* Alexandrie*	Dhahran** Pakistan Inde Thaïlande Birmanie Singapour Hong-Kong Philippines Japon Australasie Soudan** Ethiopie (Addis-Abeba) Kenya Ouganda Tanzanie Maurice Union sud-africaine (Johannesbourg)

* Il est entendu que pas plus d'un point ne peut être desservi pour chaque vol.

** Aucun droit de trafic ne sera exercé entre :

- La République arabe d'Egypte et le Liban
- La République arabe d'Egypte et Dhahran
- La République arabe d'Egypte et le Soudan.

B. Routes attribuées aux compagnies aériennes désignées par la République arabe d'Egypte :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne</i>	<i>Points au-delà</i>
République arabe d'Egypte	Turquie Grèce Italie Yougoslavie Autriche Suisse	Francfort* Düsseldorf* Munich*	Belgique Pays-Bas Danemark Norvège Suède Royaume-Uni (Londres) Etats-Unis ou Canada

* Il est entendu que pas plus d'un point ne peut être desservi pour chaque vol. Les services au-delà de la République fédérale d'Allemagne peuvent être exploités à travers un point seulement en République fédérale d'Allemagne, qui sera déterminé par la compagnie aérienne désignée de la République arabe d'Egypte.

C. Les compagnies aériennes désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent, si elles le désirent, omettre un ou plusieurs points sur les routes indiquées à condition que le point de départ d'une de ces routes se trouve sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie aérienne.

D. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier le tableau des routes, des échanges de vues auront lieu à cette fin entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Les modifications dont lesdites autorités seront convenues prendront effet lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques. Toutefois, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes appliqueront immédiatement les modifications convenues, conformément à leur législation interne, comme si les modifications avaient déjà été confirmées.

L'Ambassade de la République fédérale d'Allemagne, etc.

Le Caire, le 24 mars 1975.

Ministère des affaires étrangères
de la République arabe d'Égypte
Le Caire

No. 7310. VIENNA CONVENTION ON
DIPLOMATIC RELATIONS. DONE AT
VIENNA ON 18 APRIL 1961¹

N° 7310. CONVENTION DE VIENNE
SUR LES RELATIONS DIPLOMA-
TIQUES. FAITE À VIENNE LE
18 AVRIL 1961¹

RESERVATIONS

Received on:

15 March 1979

SYRIAN ARAB REPUBLIC

(With effect from 1 July 1979.)

The reservations read as follows:

RÉSERVES

Reçues le :

15 mars 1979

RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE

(Avec effet au 1^{er} juillet 1979.)

Les réserves se lisent comme suit :

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

- ١ — عدم الاعتراف بإسرائيل وعدم الدخول معها في معاملات .
٢ — عدم سريان البروتوكول الاختياري بشأن التسوية السلمية للمنازعات .
٣ — عدم شمول الافناء المنصوص منه بالفقرة الأولى من المادة ٣٦ لأعضاء الهيئة
الادارية والغنية للبعثات الآ خلال الأشهر الستة الأولى لوصولهم الى اراضيها .

[TRANSLATION]

1. [The Syrian Arab Republic] does not recognize Israel and will not enter into dealings with it.
2. The Optional Protocol Concerning the Compulsory Settlement of Disputes² does not enter into force for the Syrian Arab Republic.
3. The exemption provided for in article 36, paragraph 1, shall not apply to the administrative and technical staff of the mission except during the first six months following their arrival in the receiving State.

Registered ex officio on 1 July 1979.

[TRADUCTION]

1. [La République arabe syrienne] ne reconnaît pas Israël et n'entretient pas de relations avec lui.
2. Le Protocole de signature facultative concernant le règlement obligatoire des différends² n'entre pas en vigueur pour la République arabe syrienne.
3. Les exemptions prévues au paragraphe premier de l'article 36 ne s'appliquent, pour les membres des services administratifs et techniques des missions, que pendant les six premiers mois suivant leur arrivée en Syrie.

Enregistré d'office le 1^{er} juillet 1979.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 500, p. 95; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 7 to 12, as well as annex A in volumes 808, 823, 825, 826, 832, 836, 843, 848, 850, 851, 856, 861, 865, 866, 871, 891, 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 and 1137.

² *Ibid.*, p. 241.

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 12, ainsi que l'annexe A des volumes 808, 823, 825, 826, 832, 836, 843, 848, 850, 851, 856, 861, 865, 866, 871, 891, 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 et 1137.

² *Ibid.*, p. 241.

No. 8638. VIENNA CONVENTION ON
CONSULAR RELATIONS. DONE AT
VIENNA ON 24 APRIL 1963¹

N° 8638. CONVENTION DE VIENNE
SUR LES RELATIONS CONSULAIRES.
FAITE À VIENNE LE 24 AVRIL 1963¹

ACCESSION

ADHÉSION

Instrument deposited on:

Instrument déposé le :

2 July 1979

2 juillet 1979

CHINA

CHINE

(With effect from 1 August 1979.)

(Avec effet au 1^{er} août 1979.)

With the following statement:

Avec la déclaration suivante :

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

台湾当局用中国名义对该公约的签署是非法的、无效的。

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

. . . the Taiwan authorities' signature on
this Convention in the name of China is il-
legal and null and void.

. . . la signature apposée sur cette Conven-
tion par les autorités de Taïwan au nom de la
Chine est illégale, nulle et sans effet.

Registered ex officio on 2 July 1979.

Enregistré d'office le 2 juillet 1979.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 596, p. 261; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 9 to 12, as well as annex A in volumes 807, 814, 817, 818, 822, 823, 831, 834, 835, 848, 854, 857, 860, 871, 885, 891, 922, 926, 939, 943, 948, 961, 971, 974, 985, 988, 995, 996, 1002, 1015, 1021, 1036, 1037, 1038, 1039, 1041, 1050, 1059, 1066, 1074, 1077, 1090, 1108, 1110, 1136 and 1137.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 596, p. 261; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 9 à 12, ainsi que l'annexe A des volumes 807, 814, 817, 818, 822, 823, 831, 834, 835, 848, 854, 857, 860, 871, 885, 891, 922, 926, 939, 943, 948, 961, 971, 974, 985, 988, 995, 996, 1002, 1015, 1021, 1036, 1037, 1038, 1039, 1041, 1050, 1059, 1066, 1074, 1077, 1090, 1108, 1110, 1136 et 1137.

No. 11895. AGREEMENT BETWEEN THE SWISS CONFEDERATION AND THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL CONCERNING SCHEDULED AIR TRANSPORT SERVICES. SIGNED AT BERN ON 16 MAY 1968¹

Nº 11895. ACCORD ENTRE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS. SIGNÉ À BERNE LE 16 MAI 1968¹

MODIFICATIONS of the annex to the above-mentioned Agreement

The modifications were agreed upon by an exchange of notes effected at Brasília on 27 July 1978 and came into force on that date.

The modified portion of the annex reads as follows:

MODIFICATIONS de l'annexe à l'Accord susmentionné

Les modifications ont été convenues par un échange de notes effectué à Brasília le 27 juillet 1978 et sont entrées en vigueur à cette date.

La partie modifiée de l'annexe se lit comme suit :

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

ANEXO A

II

Rotas nas quais podem ser explorados serviços aéreos pela empresa designada pelo Brasil:

1. Pontos no Brasil, um ponto na Africa ocidental ou Africa norte-ocidental, Lisboa e/ou Porto e/ou Madrid e/ou Roma e/ou Paris e/ou Londres (na ordem escolhida pela empresa), Basiléia e/ou Genebra e/ou Zurique em ambos os sentidos.
2. Pontos no Brasil, um ponto na Africa ocidental ou Africa norte-ocidental, Lisboa e/ou Porto e/ou Madrid e/ou Roma e/ou Paris e/ou Londres (na ordem escolhida pela empresa), Basiléia e/ou Genebra e/ou Zurique, Frankfurt e/ou dois pontos situados a leste de Frankfurt (na ordem escolhida pela empresa) em ambos os sentidos.

NOTAS:

- a) a empresa não poderá servir senão dois pontos na Suíça, em cada serviço.
- b) Paris e Londres poderão ser servidos antes ou depois dos pontos na Suíça.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

[TRADUCTION² — TRANSLATION³]

ANNEX

ANNEXE

A. SCHEDULE OF ROUTES

A. TABLEAU DE ROUTES II

II

Routes on which air services may be operated by the airlines designated by Brazil:

Routes sur lesquelles des services aériens pourront être exploités par l'entreprise désignée par le Brésil :

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 831, p. 322.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 831, p. 322.

² Traduction fournie par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

³ Translation supplied by the International Civil Aviation Organization.

1. Points in Brazil — a point in West Africa or in North-West Africa — Lisbon and/or Oporto and/or Madrid and/or Rome and/or Paris and/or London (in the order selected by the airline) — Basel and/or Geneva and/or Zurich, in both directions;
2. Points in Brazil — a point in West Africa or in North-West Africa — Lisbon and/or Oporto and/or Madrid and/or Rome and/or Paris and/or London (in the order selected by the airline) — Basel and/or Geneva and/or Zurich (in the order selected by the airline) — Frankfurt and/or two points east of Frankfurt (in the order selected by the airline), in both directions.

NOTES

(a) The airline may serve no more than two points in Switzerland on each service.

(b) Paris and London may be served before or after the two points in Switzerland.

Authentic text: Portuguese.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

1. Points au Brésil — un point en Afrique occidentale ou en Afrique du Nord-Ouest — Lisbonne et/ou Oporto et/ou Madrid et/ou Rome et/ou Paris et/ou Londres (dans l'ordre choisi par l'entreprise) — Bâle et/ou Genève et/ou Zurich, dans les deux directions;
2. Points au Brésil — un point en Afrique occidentale ou en Afrique du Nord-Ouest — Lisbonne et/ou Oporto et/ou Madrid et/ou Rome et/ou Paris et/ou Londres (dans l'ordre choisi par l'entreprise) — Bâle et/ou Genève et/ou Zurich (dans l'ordre choisi par l'entreprise) — Francfort et/ou deux points situés à l'est de Francfort (dans l'ordre choisi par l'entreprise), dans les deux directions.

NOTES

a) L'entreprise ne pourra desservir que deux points en Suisse sur chaque service.

b) Paris et Londres pourront être desservis avant ou après les deux points en Suisse.

Texte authentique : portugais.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.

No. 11949. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES. SIGNED AT MEXICO CITY ON 6 DECEMBER 1971¹

EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Mexico City on 6 December 1977, which came into force on that date, in accordance with the provisions of the said notes, the above-mentioned Agreement of 6 December 1971 was extended through 6 December 1980.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 2 July 1979.

N° 11949. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À MEXICO LE 6 DÉCEMBRE 1971¹

PROROGATION

Par un accord conclu sous forme d'échange de notes en date à Mexico du 6 décembre 1977, lequel est entré en vigueur ce même jour, conformément aux dispositions desdites notes, l'Accord susmentionné du 6 décembre 1971 a été prorogé jusqu'au 6 décembre 1980.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 2 juillet 1979.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 835, p. 149.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 835, p. 149.

No. 16608. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND BRAZIL RELATING TO TRADE IN COTTON TEXTILES. BRASÍLIA, 22 APRIL 1976¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING AND EXTENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. WASHINGTON, 27 MARCH 1979

Authentic texts: English and Portuguese.

Registered by Brazil on 2 July 1979.

I

March 27, 1979

Sir:

I refer to the Arrangement Regarding International Trade in Textiles, with annexes, done at Geneva on December 20, 1973,³ and extended by a Protocol adopted on December 14, 1977⁴ at Geneva.

I also refer to the U.S.-Brazilian Agreement relating to trade in cotton textiles and textile products, with annex,⁵ as amended⁶ (the Cotton Agreement) and to the U.S.-Brazilian Agreement relating to trade in man-made fiber textiles and textile products, with annex,⁶ as amended,⁷ (the Man-made Fiber Agreement), both of which were effected by exchange of notes April 22, 1976. On behalf of the Government of the United States of America, I propose the following:

1. Sentence one of paragraph one of the Cotton Agreement and paragraph one of the Man-made Fiber Agreement be amended to read, "The term of this Agreement shall be from April 1, 1976, through March 31, 1982."

2. Paragraph 7 of the Cotton Agreement be amended to read, "The aggregate, group and specific limits shall be increased in the second and succeeding years by seven percent annually."

3. Paragraph 4 of the Cotton Agreement be further amended to establish new specific limits for five categories for the April 1, 1979–March 31, 1980, Agreement Year as follows:

Category 337	79,995 dozen
Category 340	131,642 dozen
Category 350	56,741 dozen
Category 363	9,969,314 pieces
Category 369 (floor coverings)	628,500 lbs.

4. A designated consultation level of 1,000,000 square yards equivalent be established under the Cotton Agreement for Category 359 (other cotton apparel).

If the foregoing proposal is acceptable to the Government of the Federative Republic of Brazil, this note and Your Excellency's note of confirmation on behalf of the Government of the Federative Republic of Brazil shall constitute an Agreement between the Government of

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1085, p. 137, and annex A in volumes 1147 and 1152.

² Came into force on 1 April 1979, in accordance with the provisions of the said notes.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 930, p. 166.

⁴ *Ibid.*, vol. 1078, No. A-814.

⁵ *Ibid.*, vol. 1147, No. A-16608, and vol. 1152, No. A-16608.

⁶ *Ibid.*, vol. 1094, p. 71; see also No. A-16817 on p. 427 of this volume.

⁷ *Ibid.*, vol. 1147, No. A-16608.

the United States of America and the Government of the Federative Republic of Brazil, amending the Cotton Agreement and the Man-made Fiber Agreement accordingly.

Accept, Sir, the renewed assurances of my high consideration.

For the Secretary of State:

WILLIAM BARRACLOUGH

The Honorable Alvaro da Costa-Franco
Brazilian Chargé d'affaires *ad interim*

II

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

Washington, D.C., em 27 de março de 1979

Nº 115

Excelência,

Tenho a honra de acusar o recebimento da nota de 27 de março de 1979 pela qual o Governo dos Estados Unidos da América propõe que o Acordo Bilateral Brasil/Estados Unidos sobre Têxteis de Algodão, e o Acordo Bilateral Brasil/Estados Unidos sobre Têxteis de Fibras Sintéticas, com seus anexos e emendas, em vigor entre nossos dois Governos, sejam emendados e prorrogados. Transcrevo, abaixo, traduzido para o português, o texto integral da nota de Vossa Excelência:

“Senhor, Refiro-me ao Acordo relativo ao Comércio Internacional de Têxteis, com seus anexos, feito em Genebra em 20 de dezembro de 1973, e prorrogado por um protocolo concluído em 14 de dezembro de 1977, em Genebra.

Refiro-me também ao Acordo Estados Unidos-Brasil sobre Têxteis de Algodão, com seu anexo e suas emendas, e ao Acordo Estados Unidos-Brasil sobre Têxteis de Fibras Sintéticas, com seu anexo e suas emendas, ambos celebrados, por troca de notas, em 22 de abril de 1976. Em nome do Governo dos Estados Unidos da América, proponho o seguinte:

1) O primeiro período do parágrafo 1 do Acordo sobre Têxteis de Algodão e do Acordo sobre Têxteis de Fibras Sintéticas, emendado, passará a ter a seguinte redação: “A duração deste Acordo será de 1º de abril de 1976 até 31 de março de 1982”.

2) O parágrafo 7 do Acordo sobre Têxteis de Algodão, emendado, passará a ter a seguinte redação: “O limite agregado e os limites de grupo e específicos serão aumentados em 7% anualmente, no segundo ano e anos seguintes”.

3) O parágrafo 4 do Acordo sobre Têxteis de Algodão, emendado, estabelecerá novos limites específicos para cinco categorias, a vigorarem no ano-acordo de 1º de abril de 1979 a 31 de março de 1980, conforme especificado abaixo:

categoria 337	79.995 dúzias
categoria 340	131.642 dúzias
categoria 350	56.741 dúzias
categoria 363	9.969.314 peças
categoria 369 (“floor coverings”).....	628.500 libras peso

4) O nível de consulta aplicável, no Acordo sobre Têxteis de Algodão, para a categoria 359 (“other cotton apparel”) é fixado em 1.000.000 SYE.

Se a proposta acima for aceitável para o Governo da República Federativa do Brasil, esta nota e a nota de Vossa Senhoria, de confirmação em nome do Governo da República

Federativa do Brasil, constituirão um Acordo entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo da República Federativa do Brasil, emendando e prorrogando, consequentemente, o Acordo sobre Têxteis de Algodão e o Acordo sobre Têxteis de Fibras Sintéticas.

Queira aceitar os protestos de minha mais alta consideração”.

2. Em resposta, tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que o Governo da República Federativa do Brasil está de acordo com a proposta apresentada na nota de Vossa Excelência, e que a nota de Vossa Excelência, e esta de resposta, constituem um Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, emendando e prorrogando o Acordo sobre Têxteis de Algodão e o Acordo sobre Têxteis de Fibras Sintéticas.

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

ALVARO DA COSTA-FRANCO
Encarregado de Negocios, a.i.

A Sua Excelência Cyrus Vance
Secretário de Estado dos Estados Unidos da América

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF BRAZIL

Washington, D.C., March 27, 1979

No. 115

Excellency:

I have the honor to acknowledge receipt of the note of March 27, 1979, in which the Government of the United States of America proposes that the U.S.-Brazilian Agreement relating to cotton textiles with annex, as amended, and the U.S.-Brazilian agreement relating to man-made fiber textiles, with annex, as amended, in force between our two governments be amended and extended. The complete text of Your Excellency's note, translated into Portuguese, reads as follows:

[See note I]

2. In reply I have the honor to inform Your Excellency that the Government of the Federative Republic of Brazil concurs in the proposal put forth in Your Excellency's note and that Your Excellency's note and this reply constitute an agreement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the United States of America amending and extending the Agreement relating to Cotton Textiles and the Agreement relating to Man-Made Fiber Textiles.

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

[Signed]

ALVARO DA COSTA-FRANCO
Chargé d'affaires *ad interim*

¹ Translation supplied by the Government of the United States of America.

² Traduction fournie par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 16608. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE BRÉSIL RELATIF AU COMMERCE DES TEXTILES DE COTON. BRASÍLIA, 22 AVRIL 1976¹

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT ET PROROGEOANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. WASHINGTON, 27 MARS 1979

Textes authentiques : anglais et portugais.

Enregistré par le Brésil le 2 juillet 1979.

I

Le 27 mars 1979

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur de me référer à l'Arrangement concernant le commerce international des textiles, et à ses annexes, conclu à Genève le 20 décembre 1973³, tel que prolongé par le Protocole adopté le 14 décembre 1977⁴ à Genève.

Je me réfère également à l'Accord relatif au commerce des textiles de coton et des produits de ces textiles, et à son annexe⁵, tel qu'amendé⁶ (ci-après dénommé l'«Accord sur le coton»), ainsi qu'à l'Accord entre les Etats-Unis d'Amérique et le Brésil relatif au commerce des textiles de fibres artificielles et de produits de ces textiles, et à ses annexes⁶, tel qu'amendé⁷ (ci-après dénommé l'«Accord sur les fibres artificielles»), les deux instruments étant entrés en vigueur grâce à l'échange de notes du 22 avril 1976. Au nom du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, je propose les modifications suivantes :

1. La première phrase du premier paragraphe de l'Accord sur le coton, et le paragraphe 1 de l'Accord sur les fibres artificielles sont modifiés de manière à se lire : «Le présent Accord sera en vigueur du 1^{er} avril 1976 au 31 mars 1982.»

2. Le paragraphe 7 de l'Accord sur le coton est modifié de manière à se lire : «Les limites globales, limites de groupe et limites spécifiques seront relevées de 7 p. 100 par an pendant la deuxième année de l'Accord et les années successives.»

3. Le paragraphe 4 de l'Accord sur le coton est amendé de manière à fixer de nouvelles limites spécifiques pour cinq catégories, pour l'année de l'Accord allant du 1^{er} avril 1979 au 31 mars 1980, à savoir :

Catégorie 337	79 995 douzaines
Catégorie 340	131 642 douzaines
Catégorie 350	56 741 douzaines
Catégorie 363	9 969 314 pièces
Catégorie 369 (couvre-parquets).....	628 500 livres

4. Un seuil de consultation de I million d'équivalents yards carrés est fixé pour la catégorie 359 (Autres articles d'habillement en coton) de l'Accord sur le coton.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1085, p. 137, et annexe A des volumes 1147 et 1152.

² Entré en vigueur le 1^{er} avril 1979, conformément aux dispositions desdites notes.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 930, p. 166.

⁴ *Ibid.*, vol. 1078, n° A-814.

⁵ *Ibid.*, vol. 1147, n° A-16608, et vol. 1152, n° A-16608.

⁶ *Ibid.*, vol. 1094, p. 71; voir aussi p. 427 du présent volume.

⁷ *Ibid.*, vol. 1147, n° A-16608.

Si la proposition qui précède rencontre l'agrément de la République fédérative du Brésil, la présente note et votre note d'acceptation au nom du Gouvernement de la République fédérative du Brésil constitueront un accord entre le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil, portant amendement à l'Accord sur le coton et à l'Accord sur les fibres artificielles, selon le cas.

Veillez agréer, etc.

Pour le Secrétaire d'Etat :

WILLIAM BARRACLOUGH

Son Excellence Monsieur Alvaro da Costa-Franco
Chargé d'affaires par intérim du Brésil

II

Washington, D.C., le 27 mars 1979

N° 115

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note du 27 mars 1979 dans laquelle le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique propose d'amender et de prolonger l'Accord entre les Etats-Unis et le Brésil relatif au commerce des textiles de coton, tel qu'amendé, et l'Accord entre les Etats-Unis et le Brésil relatif au commerce de textiles de fibres artificielles et son annexe, tel qu'amendé, qui lient nos deux gouvernements. Le texte complet de votre note se lit comme suit :

[Voir note I]

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer que le Gouvernement de la République fédérative du Brésil accepte les propositions qui précèdent et accepte donc que votre lettre et la présente réponse constituent entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique un accord portant amendement et prorogation de l'Accord relatif au commerce des textiles de coton et de l'Accord relatif au commerce des textiles de fibres artificielles.

Veillez agréer, etc.

Le Chargé d'affaires par intérim,

ALVARO DA COSTA-FRANCO

Son Excellence Monsieur Cyrus Vance
Secrétaire d'Etat des Etats-Unis d'Amérique

[TRADUCTION — TRANSLATION]

No. 16817. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND BRAZIL RELATING TO TRADE IN MAN-MADE FIBER TEXTILES. BRASÍLIA, 22 APRIL 1976¹

N° 16817. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE BRÉSIL RELATIF AU COMMERCE DE TEXTILES DE FIBRES ARTIFICIELLES. BRASÍLIA, 22 AVRIL 1976¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING AND EXTENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. WASHINGTON, 27 MARCH 1979

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT ET PROROGEANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. WASHINGTON, 27 MARS 1979

*Authentic texts: English and Portuguese.
Registered by Brazil on 2 July 1979.*

*Textes authentiques : anglais et portugais.
Enregistré par le Brésil le 2 juillet 1979.*

[For the text of the Agreement, see p. 422 of this volume, under No. A-16608.]

[Pour le texte de l'Accord, voir p. 425 du présent volume, sous le n° A-16608.]

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1094, p. 71, and annex A in volume 1147.

² Came into force on 1 April 1979, in accordance with the provisions of the said notes.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1094, p. 71, et annexe A du volume 1147.

² Entré en vigueur le 1^{er} avril 1979, conformément aux dispositions desdites notes.

