



Treaty Series

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

VOLUME 1048

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, 1984

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

VOLUME 1048

1977

1. Nos. 15783-15800

11. Nos. 785-787

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 1 July 1977 to 14 July 1977*

	<i>Page</i>
No. 15783. France and Federal Republic of Germany:	
General Convention on social security (with official German translation, final protocol, general protocol and special protocol Signed at Paris on 10 July 1950)	
Supplementary Agreement No. 1 to the above-mentioned Convention (with official German translation). Signed at Paris on 10 July 1950	
Supplementary Agreement No. 2 to the above-mentioned General Convention of 10 July 1950 (with official German translation). Signed at Paris on 10 July 1950	
Supplementary Agreement No. 3 to the above-mentioned General Convention of 10 July 1950 concerning the situation with respect to social security of refugees and displaced persons who are or have been employed alternately or successively in France and in the Federal Republic of Germany (with official German translation). Signed at Paris on 10 July 1950	
Supplementary Agreement No. 4 to the above-mentioned General Convention of 10 July 1950 concerning French workers employed in Germany between 1 July 1940 and 8 May 1945 and German workers employed in France between 8 May 1945 and 30 June 1950. Signed at Paris on 10 July 1950	2
No. 15784. France and Federal Republic of Germany:	
Special Protocol concerning the allowance for elderly employed persons. Signed at Paris on 18 June 1955	81
No. 15785. France and Iran:	
Exchange of letters constituting an agreement on exemption from tax on income. Tehran, 19 July and 30 August 1956	
Suspension of the above-mentioned Agreement (<i>Note by the Secretariat</i>)	85

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

VOLUME 1048

1977

1. N^{os} 15783-15800

11. N^{os} 785-787

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 1^{er} juillet 1977 au 14 juillet 1977*

N^o 15783. France et République fédérale d'Allemagne :

Pages

Convention générale sur la sécurité sociale (avec traduction officielle en langue allemande, protocole final, protocole général et protocole spécial). Signée à Paris le 10 juillet 1950

Accord complémentaire n^o 1 à la Convention susmentionnée (avec traduction officielle en langue allemande). Signé à Paris le 10 juillet 1950

Accord complémentaire n^o 2 à la Convention générale susmentionnée du 10 juillet 1950 (avec traduction officielle en langue allemande). Signé à Paris le 10 juillet 1950

Accord complémentaire n^o 3 à la Convention générale susmentionnée du 10 juillet 1950 relatif à la situation, en matière de sécurité sociale, des réfugiés et personnes déplacées qui sont ou qui ont été occupés alternativement ou successivement en France et dans la République fédérale d'Allemagne (avec traduction officielle en langue allemande). Signé à Paris le 10 juillet 1950

Accord complémentaire n^o 4 à la Convention générale susmentionnée du 10 juillet 1950 relatif aux travailleurs français occupés en Allemagne entre le 1^{er} juillet 1940 et le 8 mai 1945 et aux travailleurs allemands occupés en France entre le 8 mai 1945 et le 30 juin 1950. Signé à Paris le 10 juillet 1950

3

N^o 15784. France et République fédérale d'Allemagne :

Protocole spécial relatif à l'allocation aux vieux travailleurs salariés. Signé à Paris le 18 juin 1955

81

N^o 15785. France et Iran :

Échange de lettres constituant un accord sur les exemptions d'impôt sur le revenu. Téhéran, 19 juillet et 30 août 1956

Suspension de l'Accord susmentionné (*Note du Secrétariat*)

85

	<i>Page</i>
No. 15786. United Nations (United Nations Capital Development Fund) and Botswana:	
Grant Agreement — <i>Basarwa Development</i> (with annexes and certificate). Signed at Gaborone on 7 July 1977	91
No. 15787. Federal Republic of Germany and Colombia:	
Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at Bogotá on 25 November 1968	93
No. 15788. Federal Republic of Germany and Togo:	
Air Transport Agreement. Signed at Bonn on 27 May 1971	125
No. 15789. New Zealand and Fiji:	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with schedule). Signed at Wellington on 12 October 1973	145
No. 15790. Canada and Greece:	
Agreement on commercial scheduled air services (with annex and schedule of routes). Signed at Athens on 18 January 1974	163
No. 15791. Yugoslavia and Australia:	
Agreement relating to air services (with annex). Signed at Belgrade on 3 April 1975	189
No. 15792. Switzerland and German Democratic Republic:	
Agreement concerning scheduled air transport services (with annex). Signed at Berlin on 30 July 1975	203
No. 15793. Switzerland and Benin:	
Agreement concerning scheduled air transport services (with annex). Signed at Cotonou on 6 November 1975	227
No. 15794. Burma and Singapore:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rangoon on 26 April 1976	241
No. 15795. Burma and German Democratic Republic:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rangoon on 9 December 1976 .	259
No. 15796. Jamaica and Sweden:	
Air Transport Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex and exchange of letters). Signed at Montego Bay on 13 October 1976	277
No. 15797. Netherlands and Egypt:	
Agreement on economic and technical co-operation (with exchange of notes). Signed at Cairo on 10 May 1975	295
No. 15798. World Health Organization and Zaire:	
Basic Agreement for the provision of technical advisory assistance. Signed at Kinshasa on 22 April 1977, and at Brazzaville on 29 April 1977	303

	<i>Pages</i>
N° 15786. Organisation des Nations Unies (Fonds d'équipement des Nations Unies) et Botswana :	
Accord de don — <i>Développement de Basarwa (avec annexes et certificat)</i> . Signé à Gaborone le 7 juillet 1977	91
N° 15787. République fédérale d'Allemagne et Colombie :	
Accord relatif aux transports aériens (avec échange de notes). Signé à Bogotá le 25 novembre 1968	93
N° 15788. République fédérale d'Allemagne et Togo :	
Accord relatif au transport aérien. Signé à Bonn le 27 mai 1971	125
N° 15789. Nouvelle-Zélande et Fidji :	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec tableau). Signé à Wellington le 12 octobre 1973	145
N° 15790. Canada et Grèce :	
Accord concernant les services aériens commerciaux réguliers (avec annexe et tableau de routes). Signé à Athènes le 18 janvier 1974	163
N° 15791. Yougoslavie et Australie :	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Belgrade le 3 avril 1975 ..	189
N° 15792. Suisse et République démocratique allemande :	
Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe). Signé à Berlin le 30 juillet 1975	203
N° 15793. Suisse et Bénin :	
Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe). Signé à Cotonou le 6 novembre 1975	227
N° 15794. Birmanie et Singapour :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Rangoon le 26 avril 1976	241
N° 15795. Birmanie et République démocratique allemande :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Rangoon le 9 décembre 1976	259
N° 15796. Jamaïque et Suède :	
Accord relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà (avec annexe et échange de lettres). Signé à Montego Bay le 13 octobre 1976 .	277
N° 15797. Pays-Bas et Égypte :	
Accord de coopération économique et technique (avec échange de notes). Signé au Caire le 10 mai 1975	295
N° 15798. Organisation mondiale de la santé et Zaïre :	
Accord de base concernant la fourniture d'une assistance technique de caractère consultatif. Signé à Kinshasa le 22 avril 1977, et à Brazzaville le 29 avril 1977 .	303

	<i>Page</i>
No. 15799. World Health Organization and Cape Verde:	
Basic Agreement for the provision of technical advisory assistance. Signed at Praia on 22 April 1977, and at Brazzaville on 17 May 1977	313
No. 15800. United Nations and Ghana:	
Agreement relating to their continued support for the Regional Institute for Population Studies established in Accra in February 1972. Signed at Accra on 14 July 1977	323

II

Treaties and international agreements filed and recorded from 17 June 1977 to 14 July 1977

No. 785. France and Iran:	
General Cultural Agreement. Signed at Paris on 25 April 1929	341
No. 786. Switzerland and Republic of Korea:	
Agreement relating to regular air transport (with annex). Signed at Bern on 15 December 1975	345
No. 787. United Nations (Office of the United Nations Disaster Relief Co-ordinator) and International Labour Organisation:	
Memorandum of Understanding between the Director-General of the International Labour Office and the United Nations Disaster Relief Co-ordinator. Signed at Geneva on 14 July 1977	379

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

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:	
Entry into force of amendments to Regulation No. 27 annexed to the above-mentioned Agreement	390
No. 5902. Convention placing the International Poplar Commission within the framework of FAO. Approved by the Conference of the Food and Agriculture Organization of the United Nations at its tenth session, Rome, 19 November 1959:	
Acceptance by Iraq	394

	<i>Pages</i>
N° 15799. Organisation mondiale de la santé et Cap-Vert :	
Accord de base concernant la fourniture d'une assistance technique de caractère consultatif. Signé à Praia le 22 avril 1977, et à Brazzaville le 17 mai 1977	313
N° 15800. Organisation des Nations Unies et Ghana :	
Accord relatif à la poursuite de leur assistance en faveur de l'Institut régional d'études démographiques créé à Accra en février 1972. Signé à le 14 juillet 1977	323

II

Traités et accords internationaux classés et inscrits au répertoire du 17 juin 1977 au 14 juillet 1977

N° 785. France et Iran :	
Accord culturel général. Signé à Paris le 25 avril 1929	341
N° 786. Suisse et République de Corée :	
Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe). Signé à Berne le 15 décembre 1975	345
N° 787. Organisation des Nations Unies (Bureau du Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe) et Organisation internationale du Travail :	
Mémoire d'accord entre le Directeur général du Bureau international du Travail et le Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe. Signé à Genève le 14 juillet 1977	379

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

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 :	
Entrée en vigueur d'amendements au Règlement n° 27 annexé à l'Accord susmentionné	392
N° 5902. Convention plaçant la Commission internationale du peuplier dans le cadre de la FAO. Approuvée par la Conférence de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture à sa dixième session, Rome, 19 novembre 1959 :	
Acceptation de l'Irak	394

	<i>Page</i>
No. 5940. Agreement between the United Nations Special Fund and the Government of the Republic of Congo (Brazzaville) concerning assistance from the Special Fund. Signed at Brazzaville on 9 November 1961:	
No. 6971. Agreement between the United Nations, the International Labour Organisation, the Food and Agriculture Organization of the United Nations, the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, the International Civil Aviation Organization, the World Health Organization, the International Telecommunication Union, the World Meteorological Organization, the International Atomic Energy Agency and the Universal Postal Union, and the Government of the Republic of the Congo (Brazzaville) concerning technical assistance. Signed at Brazzaville on 7 November 1963:	
Termination	395
No. 8207. Standard Agreement on operational assistance between the United Nations, the International Labour Organisation, the Food and Agriculture Organization of the United Nations, the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, the International Civil Aviation Organization, the World Health Organization, the International Telecommunication Union, the World Meteorological Organization, the International Atomic Energy Agency, the Universal Postal Union and the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, and the Government of the Republic of the Congo. Signed at Brazzaville on 5 July 1965:	
Termination	396
No. 11208. Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Singapore for air services between and beyond their respective territories. Signed at Singapore on 12 January 1971:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the schedule annexed to the above-mentioned Agreement. Singapore, 27 May and 14 June 1976	397
No. 13462. Agreement between the Government of Canada and the Government of the State of Israel on commercial scheduled air services. Signed at Ottawa on 10 February 1971:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the schedule of routes annexed to the above-mentioned Agreement. Ottawa, 10 December 1976	401
No. 14326. Agreement between the United Nations and the Republic of Ghana relating to the establishment of a Regional Institute for Demographic Training and Research. Signed at Accra on 3 December 1971:	
Termination	404

Pages

- N° 5940.** Accord entre le Fonds spécial des Nations Unies et le Gouvernement de la République du Cougo (Brazzaville) relatif à uue assistance du Fonds spécial. Signé à Brazzaville le 9 novembre 1961 :
- N° 6971.** Accord relatif à l'assistance technique entre l'Organisation des Nations Unies, l'Orgauisation interuatiouale du Travail, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, l'Organisation de l'aviatiou civile internationale, l'Organisatiou mondiale de la sauté, l'Union internationale des télécommunicatiou, l'Organisation météorologique mondiale, l'Agence interuatiouale de l'énergie atomique et l'Union postale universelle, et le Gouvernement de la République du Congo (Brazzaville). Sigué à Brazzaville le 7 uovembre 1963 :
- Abrogation..... 395
- N° 8207.** Accord type d'assistance opérationnelle entre l'Organisation des Nations Uuies, l'Organisation internationale du Travail, l'Orgauisation des Nations Uuies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation des Natious Uuies pour l'éducation, la science et la culture, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Orgauisation mondiale de la santé, l'Union interuatiouale des télécommunications, l'Organisatiou météorologique mondiale, l'Ageuce internationale de l'énergie atomique, l'Uuion postale universelle et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, et le Gouvernement de la République du Congo. Signé à Brazzaville le 5 juillet 1965 :
- Abrogation..... 396
- N° 11208.** Accord entre le Gouveruement dn Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République de Singapour relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà. Signé à Singapour le 12 janvier 1971 :
- Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau annexé à l'Accord susmentionné. Singapour, 27 mai et 14 juin 1976 399
- N° 13462.** Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'État d'Israël concernant des services aériens commerciaux régliers. Signé à Ottawa le 10 février 1971 :
- Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau de routes annexé à l'Accord susmentionné. Ottawa, 10 décembre 1976 401
- N° 14326.** Accord entre l'Organisation des Nations Unies et la Répnblique du Gbana relatif à la création d'un Institut régional de formation et de recherche démographiques. Signé à Accra le 3 décembre 1971 :
- Abrogation..... 404

	<i>Page</i>
No. 14458. Convention on the Rednction of Statelessness. Conclnded at New York on 30 Angnst 1961:	
Accession by Denmark	405
No. 14861. International Convention on the Snppression and Punishment of the Crime of <i>Apartheid</i>. Adopted by the General Assem- bly of the United Nations on 30 November 1973:	
Accession by Nepal	406
No. 14956. Convention on psychotropic substances. Concluded at Vienna on 21 February 1971:	
Ratification by Monaco	408
Declaration by the German Democratic Republic relating to the declaration made upon ratification by the Federal Republic of Germany concerning applica- tion to Berlin (West)	408
No. 15071. Agreement between the United Nations (United Nations Devel- opment Programme) and the Government of the People's Republic of the Congo concerning assistance by the United Nations Development Programme to the Government of the People's Republic of the Congo. Sigued at Brazzaville on 23 October 1976:	
Definitive entry into force	410
No. 15094. Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of the Philippines. Signed at Manila on 6 August 1971:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the route schedule to the above-mentioned Agreement. Manila, 12 August 1976	411
No. 15410. Convention on the prevention and punishment of crimes against internationally protected persons, iucluding diplo- matic agents. Adopted by the General Assembly of the United Nations, at New York, on 14 December 1973:	
Accession by the Dominican Republic	416

	<i>Pages</i>
N° 14458. Convention snr la rédnction des cas d'apatridie. Conclne à New York le 30 août 1961 :	
Adhésion du Danemark	405
N° 14861. Convention internationale sur l'élimination et la répression du crime d'<i>apartheid</i>. Adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 30 novembre 1973 :	
Adhésion du Népal	407
N° 14956. Convention snr les snbstances psychotropes. Conclue à Vienne le 21 février 1971 :	
Ratification de Monaco	408
Déclaration de la République démocratique allemande relative à la déclaration formulée lors de la ratification par la République fédérale d'Allemagne concernant l'application à Berlin-Ouest	408
N° 15071. Accord entre l'Organisatiou des Nations Unies (Programme des Nations Unies pour le développement) et le Gouvernement de la Répnbbqne populaire dn Congo relatif à une assistance dn Programme des Nations Unies pour le développement au Gouvernement de la République popnlaire dn Congo. Signé à Brazzaville le 23 octobre 1976 :	
Entrée en vigueur définitive	410
N° 15094. Accord relatif aux transports aériens entre la Répnblque fédérale d'Allemagne et la République des Pbilippines. Signé à Manille le 6 août 1971 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau de routes de l'Accord susmentionné. Manille, 12 août 1976	414
N° 15410. Convention sur la prévention et la répression des infractions contre les persounes jouissant d'nne protection internationale, y compris les agents diplomatiques. Adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies, New York, le 14 décembre 1973 :	
Adhésion de la République Dominicaine	416

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 SÉCRÉTARIAT

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 1 July 1977 to 14 July 1977

Nos. 15783 to 15800



Traités et accords internationaux

enregistrés

du 1^{er} juillet 1977 au 14 juillet 1977

N^{os} 15783 à 15800

No. 15783

—

FRANCE
and
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

General Convention on social security (with official German translation, final protocol, general protocol and special protocol). Signed at Paris on 10 July 1950

Supplementary Agreement No. 1 to the above-mentioned Convention (with official German translation). Signed at Paris on 10 July 1950

Supplementary Agreement No. 2 to the above-mentioned General Convention of 10 July 1950 (with official German translation). Signed at Paris on 10 July 1950

Supplementary Agreement No. 3 to the above-mentioned General Convention of 10 July 1950 concerning the situation with respect to social security of refugees and displaced persons who are or have been employed alternately or successively in France and in the Federal Republic of Germany (with official German translation). Signed at Paris on 10 July 1950

Supplementary Agreement No. 4 to the above-mentioned General Convention of 10 July 1950 concerning French workers employed in Germany between 1 July 1940 and 8 May 1945 and German workers employed in France between 8 May 1945 and 30 June 1950. Signed at Paris on 10 July 1950

Authentic texts of the Convention and Supplementary Agreements Nos. 1, 2 and 3: French.

Authentic texts of the final protocol, general protocol, special protocol and Supplementary Agreement No. 4: French and German.

Registered by France on 7 July 1977.

No. 15783

FRANCE
et
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Convention générale sur la sécurité sociale (avec traduction officielle en langue allemande, protocole final, protocole général et protocole spécial). Signée à Paris le 10 juillet 1950

Accord complémentaire n° 1 à la Convention susmentionnée (avec traduction officielle en langue allemande). Signé à Paris le 10 juillet 1950

Accord complémentaire n° 2 à la Convention générale susmentionnée du 10 juillet 1950 (avec traduction officielle en langue allemande). Signé à Paris le 10 juillet 1950

Accord complémentaire n° 3 à la Convention générale susmentionnée du 10 juillet 1950 relatif à la situation, en matière de sécurité sociale, des réfugiés et personnes déplacées qui sont ou qui ont été occupés alternativement ou successivement en France et dans la République fédérale d'Allemagne (avec traduction officielle en langue allemande). Signé à Paris le 10 juillet 1950

Accord complémentaire n° 4 à la Convention générale susmentionnée du 10 juillet 1950 relatif aux travailleurs français occupés en Allemagne entre le 1^{er} juillet 1940 et le 8 mai 1945 et aux travailleurs allemands occupés en France entre le 8 mai 1945 et le 30 juin 1950. Signé à Paris le 10 juillet 1950

Textes authentiques de la Convention et des Accords complémentaires n^{os} 1, 2 et 3 : français.

Textes authentiques du protocole final, du protocole général, du protocole spécial et de l'Accord complémentaire n° 4 : français et allemand.

Enregistrés par la France le 7 juillet 1977.

CONVENTION¹ GÉNÉRALE ENTRE LA FRANCE ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE SUR LA SÉCURITÉ SOCIALE

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne, animés du désir de garantir le bénéfice des législations sur la sécurité sociale en France et de la législation sur les assurances sociales dans la République Fédérale d'Allemagne, aux personnes auxquelles s'appliquent ou ont été appliquées ces législations, sont convenus des dispositions suivantes :

TITRE 1^{er}. PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article 1^{er}. Paragraphe 1^{er}. Les travailleurs français ou allemands salariés ou assimilés aux salariés par les législations énumérées à l'article 2 de la présente Convention sont soumis respectivement aux législations de sécurité sociale applicables dans la République Fédérale d'Allemagne ou en France et en bénéficient dans les mêmes conditions que les ressortissants de chacun de ces pays.

Paragraphe 2. Les ressortissants allemands autres que ceux visés au paragraphe 1^{er} du présent article bénéficient des prestations familiales conformément à la législation visée à l'article 2, paragraphe 1^{er}, 1^o, *d*, applicable en France et dans les mêmes conditions que les ressortissants français.

Paragraphe 3. Les ressortissants français résidant dans la République Fédérale d'Allemagne et les ressortissants allemands résidant en France sont admis à l'assurance volontaire ou facultative continuée des législations énumérées à l'article 2 dans les mêmes conditions que les ressortissants du pays où ils résident compte tenu, le cas échéant, des périodes d'assurance en France ou dans la République Fédérale d'Allemagne.

Article 2. Paragraphe 1^{er}. Les législations auxquelles s'applique la présente Convention sont :

1^o) En France :

- a)* La législation fixant l'organisation de la sécurité sociale;
- b)* La législation générale fixant le régime des assurances sociales applicable aux assurés des professions non agricoles et concernant l'assurance des risques maladie, invalidité, vieillesse, décès et la couverture des charges de la maternité;
- c)* La législation des assurances sociales applicable aux salariés et assimilés des professions agricoles et concernant la couverture des risques et charges visés à l'alinéa *b* ci-dessus;
- d)* La législation des prestations familiales;
- e)* Les législations sur la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles;
- f)* Les régimes spéciaux de sécurité sociale en tant qu'ils concernent les risques ou prestations couverts par les législations énumérées aux alinéas précédents et notamment le régime relatif à la sécurité sociale dans les mines.

¹ Entrée en vigueur le 21 décembre 1951, date fixée d'un commun accord par les Parties, conformément à l'article 35, paragraphe 1.

2^o) Dans la République Fédérale d'Allemagne :

Les législations sur :

- a) L'assurance maladie (assurances maladie, maternité, décès-indemnité funéraire);
- b) L'assurance accident (assurance contre les accidents du travail et les maladies professionnelles);
- c) L'assurance pension des travailleurs, l'assurance pension des employés et l'assurance pension des mineurs (assurances invalidité ou incapacité professionnelle, vieillesse et décès — pensions).

Paragraphe 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, 1^o, b, ci-dessus, la présente Convention ne s'applique pas à la loi française du 23 septembre 1948 n^o 48-1473 étendant aux étudiants certaines dispositions de l'ordonnance du 19 octobre 1945 fixant le régime des assurances sociales applicable aux assurés des professions non agricoles, à moins qu'un arrangement administratif n'intervienne à cet effet.

Paragraphe 3. Un arrangement administratif fixe les conditions dans lesquelles les dispositions des législations sur la prévention et la réparation des accidents du travail seront applicables aux détenus français ou allemands.

Paragraphe 4. La présente Convention s'appliquera également à tous les actes législatifs ou réglementaires qui ont modifié ou complété ou qui modifieront ou compléteront les législations énumérées au paragraphe 1^{er} du présent article.

Toutefois, elle ne s'appliquera :

- a) Aux actes législatifs ou réglementaires couvrant une branche nouvelle de la sécurité sociale que si un arrangement intervient à cet effet entre les pays contractants;
- b) Aux actes législatifs ou réglementaires qui étendront les régimes existants à de nouvelles catégories de bénéficiaires que s'il n'y a pas, à cet égard, opposition du Gouvernement du pays intéressé notifiée au Gouvernement de l'autre pays dans un délai de trois mois à dater de la publication officielle desdits actes.

Article 3. Paragraphe 1^{er}. Les travailleurs salariés ou assimilés aux salariés par les législations applicables dans chacun des pays contractants occupés sur le territoire de l'un de ces pays sont soumis aux législations en vigueur au lieu de leur travail.

Paragraphe 2. Le principe posé au paragraphe 1^{er} du présent article comporte les exceptions suivantes :

- a) Les travailleurs salariés ou assimilés occupés dans un pays autre que celui de leur résidence habituelle par une entreprise ayant dans le pays de cette résidence un établissement dont les intéressés relèvent normalement demeurent soumis aux législations en vigueur dans le pays de leur lieu de travail habituel, pour autant que leur occupation sur le territoire du deuxième pays ne se prolonge pas au-delà de six mois; dans le cas où cette occupation, se prolongeant pour des motifs imprévisibles au-delà de la durée primitivement prévue excéderait six mois, l'application des législations en vigueur dans le pays du lieu de travail habituel pourra exceptionnellement être maintenue avec l'accord du Gouvernement du pays du lieu de travail occasionnel;
- b) Pour les entreprises ou exploitations traversées par la frontière commune des deux pays, les législations applicables aux personnes occupées dans ces entreprises ou exploitations sont exclusivement celles qui sont en vigueur dans le pays où l'entreprise a son siège;

- c) Les travailleurs salariés ou assimilés des entreprises publiques de transport de l'un des pays contractants occupés dans l'autre pays, soit passagèrement, soit sur des lignes d'intercommunication ou dans des gares frontières d'une façon permanente, sont soumis aux dispositions en vigueur dans le pays où l'entreprise a son siège;
- d) En ce qui concerne les entreprises de transport autres que celles visées sous la lettre c qui s'étendent d'un des pays contractants à l'autre pays, les personnes occupées dans les parties mobiles (personnel ambulante) de ces entreprises sont exclusivement soumises aux dispositions en vigueur dans le pays où l'entreprise a son siège;
- e) Les travailleurs salariés ou assimilés d'un service administratif officiel (douanes, postes, contrôle des passeports) détachés de l'un des pays contractants dans l'autre pays sont soumis aux dispositions en vigueur dans le pays d'où ils sont détachés.

Paragraphe 3. Les ressortissants français ou allemands autres que les travailleurs salariés ou assimilés sont soumis à la législation concernant les prestations familiales en vigueur au lieu de leur principale activité professionnelle. S'ils n'exercent aucune activité professionnelle, ils sont soumis à la législation en vigueur au lieu de leur résidence habituelle.

Paragraphe 4. Les autorités administratives désignées à l'article 28 pourront prévoir, d'un commun accord, des exceptions aux règles énoncées aux paragraphes 1 et 3 du présent article. Elles pourront convenir également que les exceptions prévues au paragraphe 2 ne s'appliqueront pas dans certains cas particuliers.

Article 4. Les dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 3 sont applicables aux travailleurs salariés ou assimilés, quelle que soit leur nationalité, occupés dans les postes consulaires français ou allemands ou qui sont au service personnel d'agents de ces postes.

Toutefois :

- 1^o) Sont exceptés de l'application du présent article les agents consulaires de carrière, y compris les fonctionnaires appartenant au cadre des chancelleries;
- 2^o) Les travailleurs salariés ou assimilés qui appartiennent à la nationalité du pays représenté par le poste consulaire et qui ne sont pas fixés définitivement dans le pays où ils sont occupés restent soumis à l'application de la législation de leur pays d'origine. Toutefois, ils peuvent, si le Gouvernement du pays représenté par ce poste consulaire y consent, opter pour l'application des dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 3.

TITRE II. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Chapitre 1^{er}. ASSURANCE MALADIE-MATERNITÉ-DÉCÈS

Article 5. Paragraphe 1^{er}. Les travailleurs salariés ou assimilés qui se rendent de l'un des pays dans l'autre bénéficient ainsi que leurs ayants droit résidant sous leur toit dans le pays du nouveau lieu de travail des prestations de l'assurance maladie de ce pays, pour autant que :

- 1^o) Ils aient effectué dans ce pays un travail salarié ou assimilé;
- 2^o) L'affection se soit déclarée postérieurement à leur entrée sur le territoire de ce pays, à moins que la législation qui leur est applicable à leur nouveau lieu de travail ne prévoient des conditions plus favorables d'ouverture des droits;

3^o) Ils remplissent les conditions requises pour bénéficier de ces prestations au regard de la législation du pays de leur nouveau lieu de travail, compte tenu des périodes d'assurance accomplies successivement dans les deux pays.

Paragraphe 2. Les travailleurs salariés ou assimilés qui se rendent de l'un des pays dans l'autre bénéficient ainsi que leurs ayants droit résidant sous leur toit dans le pays du nouveau lieu de travail des prestations maternité de ce pays, pour autant que :

1^o) Ils aient effectué dans ce pays un travail salarié ou assimilé;

2^o) Ils remplissent les conditions requises pour bénéficier de ces prestations au regard de la législation du pays de leur nouveau lieu de travail, compte tenu de la période d'immatriculation dans le pays qu'ils quittent et de la période postérieure à leur immatriculation dans le pays de leur nouveau lieu de travail.

Toutefois, les prestations d'assurance maternité sont supportées par l'organisme du régime dont relevait l'assuré à la date présumée de la conception ou pendant la période immédiatement antérieure. Ce dernier organisme rembourse à l'organisme de sécurité sociale du pays du nouveau lieu de travail le montant des dépenses engagées.

Si la date de la conception ne peut être établie avec certitude, elle sera réputée être celle du 270^e jour précédant la naissance.

Article 6. Sous réserve des règles spéciales prévues par des accords complémentaires relatifs aux travailleurs frontaliers, les ayants droit des travailleurs salariés ou assimilés visés à l'article précédent qui résident normalement dans l'un des pays alors que le travailleur exerce son activité dans l'autre pays bénéficient des prestations en nature des assurances maladie et maternité du pays de leur résidence à la charge des organismes de ce dernier pays.

Dans ce cas, les périodes d'assurance accomplies par le travailleur dans le territoire où il exerce son activité sont assimilées à des périodes d'assurance accomplies dans le pays où résident les ayants droit et totalisées, le cas échéant, avec les périodes d'assurance accomplies par ledit travailleur dans ce dernier pays.

Les modalités d'application du présent article sont arrêtées par l'autorité administrative compétente du pays de résidence des ayants droit.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables dans le cas où l'ayant droit, pour lequel les prestations sont demandées, n'a établi sa résidence normale dans le pays où celles-ci sont réclamées que postérieurement à l'accident ou au début de la maladie ou à la date présumée de la conception.

Article 7. Les travailleurs salariés ou assimilés se rendant de l'un des pays dans l'autre ouvrent droit aux allocations au décès conformément à la législation du pays du nouveau lieu de travail, pour autant que :

1^o) Ils aient effectué dans ce pays un travail salarié ou assimilé;

2^o) Ils remplissent les conditions requises pour bénéficier de ces prestations au regard de la législation du pays de leur nouveau lieu de travail, compte tenu de la période d'immatriculation dans le pays qu'ils quittent et de la période postérieure à leur immatriculation dans le pays de leur nouveau lieu de travail.

Article 8. Paragraphe 1^{er}. Les personnes qui ont obtenu la liquidation d'une pension de vieillesse ou de survivants conformément à la présente Convention par totalisation des périodes d'assurance ont droit ou ouvrent droit aux prestations en nature de l'assurance maladie si elles remplissent les conditions fixées par la législa-

tion du pays de résidence. La charge de ces prestations incombe aux institutions de sécurité sociale du pays de résidence.

Paragraphe 2. Un accord complémentaire pourra prévoir les modalités suivant lesquelles les prestations en nature de l'assurance maladie afférentes aux personnes titulaires d'une pension d'invalidité au regard de la législation de l'un des pays qui transfèrent leur résidence sur le territoire de l'autre pays, ainsi que les prestations en nature afférentes aux ayants droit desdites personnes vivant sous leur toit dans le pays de résidence, seront servies par les organismes de sécurité sociale débiteurs de la pension.

Chapitre 2. ASSURANCE INVALIDITÉ

Article 9. Paragraphe 1^{er}. Pour les travailleurs salariés ou assimilés français ou allemands qui ont été affiliés successivement ou alternativement dans les deux pays contractants à un ou plusieurs régimes d'assurance invalidité, les périodes d'assurance accomplies sous ces régimes ou les périodes reconnues équivalant à des périodes d'assurance en vertu desdits régimes sont totalisées à condition qu'elles ne se superposent pas tant en vue de la détermination du droit aux prestations en espèces ou en nature qu'en vue du maintien ou du recouvrement de ce droit.

Paragraphe 2. Lorsque la législation de l'un des pays contractants subordonne l'octroi de certains avantages à la condition que les périodes aient été accomplies dans une profession soumise à un régime spécial d'assurance, ne sont totalisées, pour l'admission au bénéfice de ces avantages, que les périodes accomplies sous le ou les régimes spéciaux correspondants de l'autre pays. Si, dans l'un des deux pays contractants, il n'existe pas, pour la profession, de régime spécial, les périodes d'assurance accomplies dans ladite profession sous l'un des régimes visés au paragraphe 1^{er} du présent article sont néanmoins totalisées.

Paragraphe 3. Les prestations en espèces de l'assurance invalidité sont liquidées conformément aux dispositions de la législation qui était applicable à l'intéressé au moment de la première constatation médicale de la maladie ou à la date de l'accident et supportées par l'organisme compétent aux termes de cette législation.

Paragraphe 4. Toutefois, si au début du trimestre civil au cours duquel est survenue la maladie, l'invalidé, antérieurement soumis à un régime d'assurance invalidité de l'autre pays, n'était pas assujéti depuis un an au moins à la législation du pays où la maladie a été constatée, il reçoit de l'organisme compétent de l'autre pays les prestations en espèces prévues par la législation de ce pays. Cette disposition n'est pas applicable si l'invalidité est la conséquence d'un accident.

Paragraphe 5. Si le montant de la pension d'invalidité varie avec la durée de l'assurance, toutes les périodes visées aux paragraphes 1^{er} et 2 du présent article doivent, pour le calcul de ce montant, être prises en compte selon la législation appliquée par l'institution qui attribue la pension.

Paragraphe 6. La majoration à accorder conformément à la législation allemande, au titre des périodes d'assurance accomplies en France, est calculée sur la base de la majoration moyenne, correspondant aux périodes d'assurance, accomplies au titre des assurances, donnant lieu à liquidation de pensions (rentes) du régime allemand.

Paragraphe 7. Le salaire moyen, pris en considération pour le calcul des prestations à la charge des institutions françaises de sécurité sociale, est déterminé d'après les salaires constatés pendant la période d'assurance accomplie en vertu de la législation française de sécurité sociale.

Article 10. Si, après suspension ou suppression de la pension d'invalidité, l'assuré recouvre son droit, le service des prestations est repris par l'organisme débiteur de la pension primitivement accordée, lorsque l'état d'invalidité est imputable à la maladie ou à l'accident qui avait motivé l'attribution de cette pension.

Article 11. Paragraphe 1^{er}. La pension d'invalidité est transformée, le cas échéant, en pension de vieillesse, dans les conditions prévues par la législation en vertu de laquelle elle a été attribuée. Toutefois, la pension d'invalidité allemande est considérée, à partir de l'âge de 60 ans, comme une pension de vieillesse pour l'application de la présente Convention. Il est fait application, le cas échéant, des dispositions du chapitre 3 ci-après.

Paragraphe 2. Lorsqu'un travailleur salarié ou assimilé remplit les conditions d'âge au regard de la législation d'assurance vieillesse française, et se trouve susceptible de bénéficier d'une pension d'invalidité au regard de la législation allemande, la pension qui lui est attribuée est calculée conformément à l'article 13.

Article 12. Les autorités administratives désignées à l'article 28 régleront, d'un commun accord, les modalités du contrôle médical et administratif des invalides.

Chapitre 3. ASSURANCE VIEILLESSE ET ASSURANCE DÉCÈS (PENSIONS)

Article 13. Paragraphe 1^{er}. Pour les travailleurs salariés ou assimilés français ou allemands qui ont été affiliés successivement ou alternativement dans les deux pays contractants à un ou plusieurs régimes d'assurance vieillesse ou d'assurance décès (pensions), les périodes d'assurance accomplies sous ces régimes ou les périodes reconnues équivalant à des périodes d'assurance en vertu desdits régimes sont totalisées dans la mesure où elles ne se superposent pas tant en vue de la détermination du droit aux prestations qu'en vue du maintien ou du recouvrement de ce droit.

Paragraphe 2. Lorsque la législation de l'un des pays contractants subordonne l'octroi de certains avantages à la condition que les périodes aient été accomplies dans une profession soumise à un régime spécial d'assurance, ne sont totalisées, pour l'admission au bénéfice de ces avantages, que les périodes accomplies sous le ou les régimes spéciaux correspondants de l'autre pays. Si, dans l'un des deux pays contractants, il n'existe pas, pour la profession, de régime spécial, les périodes d'assurance accomplies dans ladite profession sous l'un des régimes visés au paragraphe 1^{er} ci-dessus sont néanmoins totalisées.

Paragraphe 3. Les prestations auxquelles un assuré peut prétendre au titre de l'assurance vieillesse de l'un des pays contractants sont déterminées, en principe, en fixant le montant des prestations auxquelles cet assuré aurait droit si la totalité des périodes d'assurance visées au paragraphe 1^{er} avait été effectuée aux termes de la législation de chacun des pays contractants à laquelle ledit assuré s'est trouvé soumis.

L'institution intéressée de chaque pays contractant détermine, d'après la législation qui lui est propre, compte tenu de la totalité des périodes d'assurance, si l'assuré réunit les conditions requises pour avoir droit à la prestation prévue par cette législation.

Cette institution détermine, pour ordre, le montant de la prestation à laquelle l'assuré aurait droit si toutes les périodes d'assurance totalisées avaient été accomplies exclusivement sous sa propre législation et fixe le montant des prestations dues au prorata de la durée des périodes accomplies sous ladite législation.

Les prestations ou éléments de prestations variables avec le temps passé en assurance et qui sont fixés exclusivement en fonction des périodes accomplies sous la législation de l'un des pays ne subissent pas de réduction.

Les prestations ou éléments de prestations fixés indépendamment du temps passé en assurance seront réduits au prorata de la durée des périodes entrant en compte pour le calcul des prestations d'après la législation de l'un des pays par rapport à la durée totale des périodes entrant en compte pour le calcul des prestations d'après les législations de toutes les institutions intéressées.

Paragraphe 4. S'il résulte de la législation de l'un des pays contractants que le calcul des prestations repose sur un salaire moyen, une cotisation moyenne ou une majoration, ceux-ci sont déterminés, pour le calcul de la prestation à la charge de l'institution de ce pays, compte tenu des seules périodes d'assurance accomplies en vertu de la législation dudit pays.

Paragraphe 5. Les règles prévues aux paragraphes précédents sont applicables à l'assurance décès (pensions).

Article 14. Lorsqu'un assuré, compte tenu de la totalité des périodes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 13, ne remplit pas, au même moment, les conditions exigées par les législations des deux pays, son droit à pension est établi au regard de chaque législation au fur et à mesure qu'il remplit ces conditions.

Article 15. **Paragraphe 1^{er}.** Tout intéressé, au moment où s'ouvre son droit à pension, peut renoncer au bénéfice des dispositions de l'article 13 de la présente Convention. Les avantages auxquels il peut prétendre au titre de chacune des législations nationales sont alors liquidés séparément par les organismes intéressés.

Paragraphe 2. L'intéressé a la faculté d'exercer à nouveau une option entre le bénéfice de l'article 13 et celui du présent article lorsqu'il a un intérêt à le faire par suite, soit d'une modification dans l'une des législations nationales, soit du transfert de sa résidence d'un pays dans l'autre, soit dans le cas prévu à l'article 14, au moment où s'ouvre, pour lui, un nouveau droit à pension au regard de l'une des législations qui lui sont applicables.

Chapitre 4. DISPOSITIONS COMMUNES AUX ASSURANCES INVALIDITÉ, VIEILLESSE ET DÉCÈS (PENSIONS)

Article 16. Si la législation de l'un des pays contractants subordonne l'octroi de certains avantages à des conditions de résidence, celles-ci ne sont pas opposables aux ressortissants allemands ou français tant qu'ils résident sur le territoire de l'une des parties contractantes.

Dans les autres cas, les ressortissants de l'un des pays titulaires d'une pension incombant aux institutions de sécurité sociale de l'autre pays bénéficient de cette pension dans les mêmes conditions que les ressortissants de ce dernier pays.

Article 17. N'entrent en compte, pour l'application du paragraphe 3 de l'article 13, que les périodes d'assurance valables au regard du régime sous lequel elles ont été accomplies et dont la durée est au minimum de six mois, tant dans la République Fédérale d'Allemagne qu'en France.

Chapitre 5. PRESTATIONS FAMILIALES

Article 18. Si la législation nationale subordonne l'ouverture du droit aux prestations familiales à l'accomplissement de périodes de travail, d'activité profes-

sionnelle ou assimilées, il est tenu compte des périodes effectuées tant dans l'un que dans l'autre pays.

Chapitre 6. ACCIDENTS DU TRAVAIL ET MALADIES PROFESSIONNELLES

Article 19. Ne sont pas opposables aux ressortissants de l'un des pays contractants les dispositions contenues dans les législations de l'autre pays concernant les accidents du travail et les maladies professionnelles et qui restreignent les droits des étrangers ou opposent à ceux-ci des déchéances en raison du lieu de leur résidence.

Article 20. Les majorations, allocations de réévaluation ou allocations complémentaires accordées en supplément des rentes d'accidents du travail, en vertu des législations applicables dans chacun des deux pays contractants, sont maintenues aux personnes visées à l'article 19 ci-dessus, qui transfèrent leur résidence de l'un des pays dans l'autre.

Article 21. Pour l'appréciation du degré d'incapacité dans le cas d'accidents du travail successifs, les accidents antérieurs dont la réparation incombe ou eût incombé à une législation de l'autre pays contractant sont pris en considération de la même manière que les accidents visés par la législation à laquelle la victime est soumise pour le nouvel accident.

Article 22. Si un travailleur salarié ou assimilé qui a obtenu réparation d'une maladie professionnelle dans l'un des pays contractants fait valoir, pour une maladie de même nature, des droits à réparation au regard de la législation de son nouveau lieu de travail dans l'autre pays, il sera tenu de faire à l'organisme compétent de ce dernier pays la déclaration des prestations et indemnités reçues antérieurement au titre de la même maladie.

L'organisme débiteur des nouvelles prestations et indemnités tiendra compte des prestations antérieures comme si elles avaient été à sa charge.

TITRE III. DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET DIVERSES

Chapitre 1^{er}. ENTRAIDE ADMINISTRATIVE

Article 23. Les autorités ainsi que les organismes de sécurité sociale des deux pays contractants se prêteront mutuellement leurs bons offices dans la même mesure que s'il s'agissait de leurs propres régimes de sécurité sociale.

L'entraide administrative des autorités et des institutions de sécurité sociale est gratuite.

Un arrangement administratif peut fixer les modalités de remboursement des services rendus notamment en ce qui concerne les examens médicaux auxquels il est procédé sur le territoire d'un des pays contractants et qui concernent un assuré ou des ayants droit relevant des organismes de sécurité sociale de l'autre pays.

Article 24. Paragraphe 1^{er}. Le bénéfice des exemptions de droits d'enregistrement, de greffe, de timbre et de taxes consulaires prévues par la législation de l'un des pays contractants pour les pièces à produire aux administrations ou organismes de sécurité sociale de ce pays est étendu aux pièces correspondantes à produire pour l'application de la présente Convention aux administrations ou organismes de sécurité sociale de l'autre pays.

Paragraphe 2. Tous actes, documents et pièces quelconques à produire pour l'exécution de la présente Convention sont dispensés du visa de légalisation des autorités consulaires.

Article 25. Les communications adressées, pour l'application de la présente Convention, par les bénéficiaires de cette Convention aux organismes, autorités et juridictions compétents en matière de sécurité sociale de l'un des pays contractants seront rédigées dans la langue de l'un ou de l'autre pays.

Article 26. Les recours qui auraient dû être introduits dans un délai déterminé auprès d'une autorité ou d'un organisme compétent pour recevoir des recours en matière de sécurité sociale dans l'un des pays contractants sont recevables s'ils sont présentés dans le même délai à une autorité ou à un organisme correspondant de l'autre pays. Dans ce cas, cette dernière autorité ou ce dernier organisme devra transmettre sans retard les recours à l'autorité ou à l'organisme compétent. Si l'autorité ou l'organisme auprès duquel le recours a été introduit ne connaît pas l'autorité ou l'organisme compétent, la transmission peut être faite par la voie des autorités visées à l'article 28.

Article 27. Paragraphe 1^{er}. Les autorités administratives désignées à l'article 28 arrêteront directement les mesures de détail pour l'exécution de la présente Convention ou des accords complémentaires qu'elle prévoit.

Des arrangements administratifs pourront intervenir en vue d'établir, en fonction de la législation applicable dans chacun des pays contractants, des clauses de réduction ou de suppression en cas de cumul de prestations attribuables en vertu de la législation des deux pays contractants.

Un arrangement administratif spécial pourra fixer les modalités particulières suivant lesquelles sera effectué le paiement des pensions d'invalidité, de vieillesse et décès.

Paragraphe 2. Les mêmes autorités administratives se communiqueront en temps utile les modifications survenues dans la législation ou la réglementation de leur pays en ce qui concerne les régimes énumérés à l'article 2.

Paragraphe 3. Les autorités ou services compétents de chacun des pays contractants se communiqueront les autres dispositions prises en vue de l'exécution de la présente Convention à l'intérieur de leur propre pays.

Article 28. Sont considérés dans chacun des pays contractants comme autorités administratives compétentes au sens de la présente Convention :

Du côté français :

- Les Ministres qui sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application des régimes énumérés à l'article 2.

Du côté allemand :

- Le Ministre Fédéral du Travail.

Chapitre 2. DISPOSITIONS DIVERSES

Article 29. Les organismes débiteurs de prestations en vertu de la présente Convention s'en libéreront valablement dans la monnaie de leur pays.

Les transferts que comporte l'exécution de la présente Convention auront lieu conformément aux accords en cette matière en vigueur dans les deux pays au moment du transfert.

Article 30. Il n'est pas dérogé aux règles prévues par les régimes visés à l'article 2 pour les conditions de participation des assurés aux élections auxquelles donne lieu le fonctionnement de la sécurité sociale.

Article 31. Les formalités que les dispositions légales ou réglementaires des pays contractants pourraient prévoir pour le service en dehors de leur territoire des prestations dispensées par l'organisme de sécurité sociale s'appliqueront également, dans les mêmes conditions qu'aux nationaux, aux personnes admises au bénéfice de ces prestations en vertu de la présente Convention.

Article 32. Les dispositions nécessaires à l'application de la présente Convention en ce qui concerne les différentes branches de la sécurité sociale comprises dans les régimes énumérés à l'article 2 feront l'objet d'un ou plusieurs accords complémentaires.

Ces accords complémentaires pourront concerner soit l'ensemble du territoire des pays contractants, soit une partie seulement. Des accords complémentaires s'inspirant des principes de la présente Convention régleront notamment la situation des travailleurs des mines et établissements assimilés et les dispositions particulières aux travailleurs frontaliers.

Article 33. Paragraphe 1^{er}. Toutes les difficultés relatives à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention seront réglées, d'un commun accord, par les autorités administratives visées à l'article 28.

Paragraphe 2. Au cas où il n'aurait pas été possible d'arriver par cette voie à une solution, le différend sera réglé par voie d'arbitrage. Chacun des deux Gouvernements désignera un arbitre. Si dans un délai de deux mois, les deux arbitres n'ont pu parvenir à un accord, ils procéderont à la désignation d'un surarbitre ressortissant d'un pays tiers. La Commission arbitrale ainsi constituée statuera à la majorité des voix. Sa décision sera définitive et obligatoire.

Article 34. Paragraphe 1^{er}. Le paiement des rentes ou pensions de vieillesse, d'invalidité, d'accidents du travail ou de survivants dont le service a été suspendu ou interrompu ou qui n'ont pu être liquidées du fait des circonstances est repris à partir, soit de la date de mise en vigueur de la Convention, soit d'une date fixée d'un commun accord entre les autorités visées à l'article 28.

Pour l'application du présent paragraphe, aucune prescription ou forclusion ne pourra être invoquée si les demandes présentées par les bénéficiaires ou par les organismes intéressés sont formulées dans le délai d'un an à compter d'une date fixée, d'un commun accord, entre les autorités visées à l'article 28.

Paragraphe 2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 1^{er} ci-dessus, les prestations dont le droit s'est ouvert avant la date de mise en vigueur de la présente Convention seront révisées et déterminées, avec effet de ladite date, selon les règles établies par la présente Convention.

Toutefois, si les droits antérieurement liquidés ont fait l'objet d'un règlement en capital, il n'y a pas lieu à révision.

Pour l'application du présent paragraphe, aucune prescription ou forclusion ne pourra être invoquée si les demandes sont formulées dans le délai d'un an à compter de la date de mise en vigueur de la présente Convention.

Article 35. Paragraphe 1^{er}. La présente Convention qui sera approuvée par chacun des pays contractants entrera en vigueur à une date qui sera fixée d'un commun accord.

Paragraphe 2. La date de mise en vigueur des accords complémentaires visés à l'article 32 est prévue auxdits accords.

Article 36. La présente Convention est conclue pour une durée d'une année à partir de la date où elle entrera en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 35. Elle sera renouvelée tacitement d'année en année, sauf dénonciation qui devra être notifiée trois mois avant l'expiration du terme.

En cas de dénonciation, les stipulations de la présente Convention et des accords complémentaires visés à l'article 32 resteront applicables aux droits acquis, nonobstant les dispositions restrictives que les régimes intéressés prévoiraient pour les cas de séjour à l'étranger d'un assuré.

Les droits en cours d'acquisition afférents aux périodes d'assurance accomplies antérieurement à la date à laquelle la présente Convention cessera d'être en vigueur seront déterminés dans les conditions qui devront être prévues par les accords complémentaires.

FAIT en double exemplaire à Paris, le 10 juillet 1950.

Une traduction officielle en langue allemande est jointe au présent document.

Pour le Gouvernement
de la République Française :

[Signé — Signed]¹

[Signé — Signed]²

Pour le Gouvernement
de la République Fédérale d'Allemagne :

[Signé — Signed]³

[Signé — Signed]⁴

¹ Signé par Jean Serres — Signed by Jean Serres.

² Signé par Pierre Laroque — Signed by Pierre Laroque.

³ Signé par Scheuble — Signed by Scheuble.

⁴ Signé par J. Eckert — Signed by J. Eckert.

[OFFICIAL GERMAN TRANSLATION — TRADUCTION OFFICIELLE ALLEMANDE]

ALLGEMEINES ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND FRANKREICH ÜBER DIE SOZIALE SICHERHEIT

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung der Französischen Republik, von dem Wunsche geleitet, die Vorteile der Gesetzgebung über die Sozialversicherung in der Bundesrepublik Deutschland und der Gesetzgebungen über die soziale Sicherheit in Frankreich zu Gunsten der Personen, auf die diese Gesetzgebungen anwendbar sind oder waren, zu gewährleisten, haben folgende Bestimmungen vereinbart:

ABSCHNITT I. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Artikel 1. § 1. Die deutschen und die französischen gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer sowie die ihnen nach den im Artikel 2 dieses Abkommens bezeichneten Gesetzgebungen Gleichgestellten unterliegen jeweils den in Frankreich oder in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Gesetzgebungen über soziale Sicherheit. Sie genießen die Vorteile nach diesen Gesetzgebungen unter den gleichen Voraussetzungen wie die Staatsangehörigen des betreffenden Landes.

§ 2. Die im § 1 dieses Artikels nicht genannten deutschen Staatsangehörigen erhalten die Familienbeihilfen nach der im Artikel 2 § 1 Nr. 2 Buchst. *d*) in Frankreich geltenden Gesetzgebung unter den gleichen Voraussetzungen wie französische Staatsangehörige.

§ 3. Die in Frankreich wohnhaften deutschen Staatsangehörigen und die in der Bundesrepublik Deutschland wohnhaften französischen Staatsangehörigen sind zur freiwilligen Selbst- oder Weiterversicherung nach den im Artikel 2 bezeichneten Gesetzgebungen unter den gleichen Voraussetzungen zugelassen wie die Staatsangehörigen des Landes, in dem sie wohnen. Hierbei werden gegebenenfalls die in der Bundesrepublik Deutschland oder in Frankreich zurückgelegten Versicherungszeiten berücksichtigt.

Artikel 2. § 1. Dieses Abkommen bezieht sich auf die folgenden Gesetzgebungen:

1. In der Bundesrepublik Deutschland:

Die Gesetzgebungen über

- a*) die Krankenversicherung (Versicherungen für den Fall der Krankheit, der Mutterschaft und des Todes — Sterbegeld —);
- b*) die Unfallversicherung (Versicherung gegen Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten);
- c*) die Rentenversicherung der Arbeiter, die Rentenversicherung der Angestellten und die knappschaftliche Rentenversicherung (Versicherungen für den Fall der Invalidität oder der Berufsunfähigkeit, des Alters und des Todes — Renten —).

2. In Frankreich:

- a) die Gesetzgebung über die Organisation der sozialen Sicherheit;
- b) die allgemeine Gesetzgebung, die das auf die Versicherten nichtlandwirtschaftlicher Berufe anzuwendende Recht der sozialen Versicherungen für die Wagnisse der Krankheit, der Invalidität, des Alters, des Todes und die Deckung der Aufwendungen im Falle der Mutterschaft festlegt;
- c) die Gesetzgebung der sozialen Versicherungen für Arbeitnehmer und ihnen Gleichgestellte in landwirtschaftlichen Berufen, soweit sie die Deckung der im vorstehenden Buchst. b) bezeichneten Wagnisse und Aufwendungen betreffen;
- d) die Gesetzgebung über Familienbeihilfen;
- e) die Gesetzgebung über Verhütung und Entschädigung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten;
- f) die Sondersysteme der sozialen Sicherheit, soweit sie die Wagnisse oder Leistungen betreffen, die unter die in den vorstehenden Absätzen bezeichneten Gesetzgebungen fallen, insbesondere das System der sozialen Sicherheit im Bergbau.

§ 2. Abweichend von dem vorstehenden § 1 Nr. 2 Buchst. b) wird dieses Abkommen auf das französische „Gesetz vom 23. September 1948 Nr. 48 - 1473 über die Anwendung gewisser Vorschriften der Verordnung vom 19. Oktober 1945 über die Sozialversicherungen für die Versicherten nicht landwirtschaftlicher Berufe auf Studenten“ nicht angewendet, es sei denn, dass eine Verwaltungsvereinbarung etwas Gegenteiliges bestimmt.

§ 3. Eine Verwaltungsvereinbarung wird festsetzen, unter welchen Voraussetzungen die beiderseitige Gesetzgebung über Verhütung und Entschädigung von Arbeitsunfällen auf deutsche und französische Gefangene angewendet wird.

§ 4. Dieses Abkommen bezieht sich auch auf alle Gesetze und sonstige Vorschriften, die die im § 1 dieses Artikels bezeichneten Gesetzgebungen ändern oder ergänzen.

Es bezieht sich jedoch nur

- a) auf Gesetze und sonstige Vorschriften über einen neuen Zweig der sozialen Sicherheit, wenn zu diesem Zweck eine Vereinbarung zwischen den beiden vertragsschliessenden Ländern getroffen worden ist;
- b) auf Gesetze und sonstige Vorschriften, die das bestehende Recht auf neue Personengruppen ausdehnen, sofern nicht deswegen von der Regierung des interessierten Landes bei der Regierung des anderen Landes in einer Frist von drei Monaten nach deren amtlicher Bekanntmachung Einspruch eingelegt wird.

Artikel 3. § 1. Die gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer und die ihnen nach der Gesetzgebung in jedem der vertragsschliessenden Länder Gleichgestellten, die in einem dieser Länder beschäftigt sind, unterliegen der an ihrem Beschäftigungs-ort geltenden Gesetzgebung.

§ 2. Von dem im § 1 dieses Artikels aufgestellten Grundsatz gelten folgende Ausnahmen:

- a) Werden Arbeitnehmer und ihnen Gleichgestellte in dem Lande, in dem sie nicht ihren gewöhnlichen Wohnsitz haben, von einem Unternehmen beschäftigt, das in dem Lande ihres Wohnsitzes einen Betrieb unterhält und dem diese Versicherten in der Regel angehören, so bleiben für sie die in dem Lande ihres gewöhn-

lichen Beschäftigungsortes geltenden Gesetzgebungen massgebend, sofern ihre Beschäftigung im Gebiet des zweiten Landes sechs Monate nicht übersteigt. Falls diese Beschäftigung aus unvorhergesehenen Gründen die ursprünglich in Aussicht genommene Dauer von sechs Monaten übersteigen sollte, so kann die im Lande des gewöhnlichen Beschäftigungsortes geltende Gesetzgebung ausnahmsweise mit Zustimmung der Regierung des Landes, in dem die vorübergehende Beschäftigung ausgeübt wird, weiter angewendet werden.

- b) Werden Unternehmen oder Betriebe von der gemeinsamen Grenze der beiden Länder durchschnitten, so finden auf die in diesen Unternehmen oder Betrieben beschäftigten Personen ausschliesslich die Vorschriften des Landes Anwendung, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.
- c) Werden Arbeitnehmer und ihnen Gleichgestellte von öffentlichen Verkehrsunternehmen eines der vertragschliessenden Länder in dem anderen Lande entweder vorübergehend oder auf Anschlussstrecken oder Grenzbahnhöfen dauernd beschäftigt, so gelten für sie die Bestimmungen des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.
- d) Soweit es sich um andere Verkehrsunternehmen als die im Buchst. c) bezeichneten handelt, die von einem der vertragschliessenden Länder in das andere übergreifen, so gelten für das fahrende Personal dieser Unternehmen ausschliesslich die Bestimmungen des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.
- e) Die Arbeitnehmer und die ihnen Gleichgestellten einer amtlichen Verwaltungsstelle (z.B. Zoll, Post, Passkontrolle), die von einem der vertragschliessenden Länder in das andere entsandt werden, unterliegen den Bestimmungen des entsendenden Landes.

§ 3. Die deutschen und die französischen Staatsangehörigen, die nicht gegen Entgelt beschäftigte Arbeitnehmer und ihnen Gleichgestellte sind, unterliegen der Gesetzgebung über Familienbeihilfen, die am Ort ihrer hauptberuflichen Beschäftigung gilt. Üben sie keine berufliche Tätigkeit aus, so unterliegen sie der an ihrem gewöhnlichen Wohnort geltenden Gesetzgebung.

§ 4. Die im Artikel 28 bezeichneten Verwaltungsbehörden können durch gemeinsame Vereinbarung Ausnahmen von den in den §§ 1 und 3 dieses Artikels festgelegten Grundsätzen vorsehen. Sie können auch vereinbaren, dass die im § 2 aufgeführten Ausnahmen in gewissen Sonderfällen keine Anwendung finden.

Artikel 4. Die Bestimmungen des Artikels 3 § 1 finden auf die gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer und die ihnen Gleichgestellten, die in deutschen oder französischen Konsularbehörden beschäftigt sind oder im persönlichen Dienst von Bediensteten dieser Behörden stehen, ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit Anwendung.

Jedoch

1. sind die Berufskonsularbeamten einschliesslich der zum Bereich der Konsulatskanzleien gehörenden Beamten von der Anwendung dieses Artikels ausgenommen;
2. unterliegen die gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer und die ihnen Gleichgestellten, die die Staatsangehörigkeit des durch die Konsularbehörde vertretenen Landes besitzen und sich nicht endgültig in dem Lande, in dem sie beschäftigt sind, niedergelassen haben, weiterhin der Gesetzgebung ihres Ursprungslandes. Sie haben jedoch mit Zustimmung der durch die Konsularbehörde vertretenen Regierung die Wahl, die Anwendung der Bestimmungen im Artikel 3 § 1 für sich in Anspruch zu nehmen.

ABSCHNITT II. BESONDERE BESTIMMUNGEN

Kapitel 1. KRANKENVERSICHERUNG

(Versicherungen für den Fall der Krankheit, der Mutterschaft und des Todes)

Artikel 5. § 1. Die gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer und die ihnen Gleichgestellten, die sich aus einem der Länder in das andere begeben, erhalten für sich und die mit ihnen in häuslicher Gemeinschaft im Lande ihres neuen Beschäftigungsortes wohnhaften anspruchsberechtigten Familienangehörigen Leistungen für den Fall der Krankheit von der Versicherung dieses Landes. Voraussetzung ist, dass

1. sie in diesem Lande eine entgeltliche oder gleichgestellte Beschäftigung ausgeübt haben;
2. die Krankheit nach ihrem Eintreffen in dem Gebiet dieses Landes ausgebrochen ist, es sei denn, dass die für sie an ihrem neuen Beschäftigungsort geltende Gesetzgebung günstigere Voraussetzungen für den Erwerb der Ansprüche vorsieht;
3. sie die erforderlichen Voraussetzungen für die Gewährung von Leistungen nach der Gesetzgebung des Landes ihres neuen Beschäftigungsortes erfüllen, und zwar unter Berücksichtigung der nacheinander in den beiden Ländern zurückgelegten Versicherungszeiten.

§ 2. Die gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer und die ihnen Gleichgestellten, die sich aus einem der Länder in das andere begeben, erhalten für sich und die mit ihnen in häuslicher Gemeinschaft im Lande ihres neuen Beschäftigungsortes wohnhaften anspruchsberechtigten Familienangehörigen Leistungen für den Fall der Mutterschaft von der Versicherung dieses Landes. Voraussetzung ist, dass sie

1. in diesem Lande eine entgeltliche oder gleichgestellte Beschäftigung ausgeübt haben;
2. die erforderlichen Voraussetzungen für die Gewährung von Leistungen nach der Gesetzgebung des Landes ihres neuen Beschäftigungsortes erfüllen, und zwar unter Berücksichtigung der Mitgliedszeit bei den Versicherungsträgern des Landes, das sie verlassen, und der späteren Mitgliedszeit in dem Land ihres neuen Beschäftigungsortes.

Die Leistungen für den Fall der Mutterschaft werden jedoch von dem Versicherungsträger getragen, dem der Versicherte zum vermutlichen Zeitpunkt der Empfängnis oder während der unmittelbar vorausgegangenen Zeit angehört hat. Der letztgenannte Träger erstattet dem Versicherungsträger im Lande des neuen Beschäftigungsortes den Betrag der verauslagten Aufwendungen.

Wenn der Zeitpunkt der Empfängnis nicht mit Sicherheit festgestellt werden kann, gilt als solcher der 270. Tag vor der Geburt.

Artikel 6. Vorbehaltlich besonderer Regelungen in den Zusatzvereinbarungen über Grenzgänger erhalten die in einem der Länder wohnhaften anspruchsberechtigten Familienangehörigen der im Artikel 5 bezeichneten Arbeitnehmer und der ihnen Gleichgestellten, die ihre Beschäftigung in dem anderen Lande ausüben, Sachleistungen von der Versicherung für den Fall der Krankheit und der Mutterschaft ihres Wohnsitzlandes zu Lasten der Versicherungsträger dieses Landes.

In diesem Falle werden die von dem Arbeitnehmer in seinem Beschäftigungsland zurückgelegten Versicherungszeiten den im Wohnsitzland der Familienangehörigen zurückgelegten Versicherungszeiten gleichgestellt und gegebenenfalls mit den von

dem Arbeitnehmer in dem letztgenannten Land zurückgelegten Versicherungszeiten zusammengerechnet.

Die Bestimmungen dieses Artikels gelten nicht, wenn der anspruchsberechtigte Familienangehörige, für den Leistungen beantragt werden, seinen gewöhnlichen Wohnsitz erst nach dem Unfall oder dem Beginn der Krankheit oder dem vermutlichen Zeitpunkt der Empfängnis in dem Land nimmt, in dem er die Leistungen beantragt.

Über die Durchführung dieses Artikels bestimmt die zuständige Verwaltungsbehörde des Wohnsitzlandes der Familienangehörigen das Nähere.

Artikel 7. Die gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer und die ihnen Gleichgestellten erwerben einen Anspruch auf Sterbegeld nach der Gesetzgebung des Landes des neuen Beschäftigungsortes. Voraussetzung ist, dass sie

1. in diesem Lande eine entgeltliche oder gleichgestellte Beschäftigung ausgeübt haben;
2. die erforderlichen Voraussetzungen für die Gewährung von Leistungen nach der Gesetzgebung des Landes ihres neuen Beschäftigungsortes erfüllen, und zwar unter Berücksichtigung der Mitgliedszeit bei den Versicherungsträgern des Landes, das sie verlassen, und der späteren Mitgliedszeit in dem Land ihres neuen Beschäftigungsortes.

Artikel 8. § 1. Die Personen, die nach diesem Abkommen durch Zusammenrechnung von Versicherungszeiten eine Alters- oder Hinterbliebenenrente erhalten, haben für sich und ihre Familienangehörigen Anspruch auf Sachleistungen der Krankenversicherung, wenn und soweit die Voraussetzungen nach der Gesetzgebung des Landes ihres Wohnsitzes erfüllt sind. Diese Leistungen gehen zu Lasten der Versicherungsträger des Wohnsitzlandes.

§ 2. Eine Zusatzvereinbarung kann die Art und Weise der Gewährung der Sachleistungen der Krankenversicherung durch die zur Rentenzahlung verpflichteten Versicherungsträger hinsichtlich der Personen bestimmen, die nach der Gesetzgebung eines der Länder Anspruch auf eine Invaliditätsrente haben und ihren Wohnsitz in das andere Land verlegen, sowie hinsichtlich der anspruchsberechtigten Familienangehörigen der genannten Personen, die mit ihnen in dem Wohnsitzland in häuslicher Gemeinschaft leben.

Kapitel 2. INVALIDITÄTSVERSICHERUNG

Artikel 9. § 1. Für die deutschen und die französischen gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer und die ihnen Gleichgestellten, die nacheinander oder abwechselnd in den beiden vertragschliessenden Ländern Invaliditätsversicherungen angehört haben, werden die in diesen Versicherungen zurückgelegten Beitragszeiten sowie die ihnen im Rahmen dieser Versicherungen gleichstehenden Ersatzzeiten, soweit sie sich nicht decken, sowohl für den Erwerb des Anspruchs auf Bar- und Sachleistungen als auch für die Aufrechterhaltung und das Wiederaufleben der Anwartschaft zusammengerechnet.

§ 2. Macht die Gesetzgebung eines der vertragschliessenden Länder die Gewährung bestimmter Vorteile davon abhängig, dass die Zeiten in einem Beruf zurückgelegt worden sind, der einer Sonderversicherung unterliegt, so werden für die Gewährung dieser Vorteile nur die in der entsprechenden Sonderversicherung oder den entsprechenden Sonderversicherungen des anderen Landes zurückgelegten Zeiten zusammengerechnet. Besteht in einem der beiden vertragschliessenden Länder

für den Beruf keine Sonderversicherung, so werden gleichwohl die in dem genannten Beruf und in einer der im § 1 dieses Artikels bezeichneten Versicherungen zurückgelegten Versicherungszeiten zusammengerechnet.

§ 3. Die Barleistungen der Invaliditätsversicherung werden nach den Vorschriften der Gesetzgebung gewährt, die für den Berechtigten im Zeitpunkt der ersten ärztlichen Feststellung der Krankheit oder im Zeitpunkt des Unfalls gelten, und zwar zu Lasten des nach den Vorschriften dieser Gesetzgebung zuständigen Versicherungsträgers.

§ 4. Wenn jedoch am Beginn des Kalendervierteljahres, in dem die Krankheit eingetreten ist, der Invalide, der vorher einer Invaliditätsversicherung des anderen Landes angehört hat, nicht seit mindestens einem Jahr der Gesetzgebung des Landes, in dem die Krankheit festgestellt worden ist, unterlag, so erhält er von dem zuständigen Versicherungsträger des anderen Landes die in dessen Gesetzgebung vorgesehene Barleistungen. Diese Bestimmung gilt nicht, wenn die Invalidität Folge eines Unfalles ist.

§ 5. Hängt der Betrag der Invaliditätsrente von der Versicherungsdauer ab, so müssen für die Berechnung dieses Betrages alle in den §§ 1 und 2 dieses Artikels bezeichneten Zeiten nach der Gesetzgebung berücksichtigt werden, die für den die Rente festsetzenden Versicherungsträger gilt.

§ 6. Der nach der deutschen Gesetzgebung für die in Frankreich zurückgelegten Versicherungszeiten zu gewährende Steigerungsbetrag wird auf der Grundlage des durchschnittlichen Steigerungsbetrages berechnet, der auf die nach deutschem Recht in den Rentenversicherungen zurückgelegten Versicherungszeiten entfällt.

§ 7. Der Durchschnittsentgelt, der für die Berechnung der zu Lasten der französischen Träger der sozialen Sicherheit gehenden Leistungen zu berücksichtigen ist, wird nach den Entgelten bestimmt, die für die nach der französischen Gesetzgebung über soziale Sicherheit zurückgelegten Versicherungszeit ermittelt werden.

Artikel 10. Wird der Versicherte nach dem Eintritt des Ruhens oder dem Wegfall der Invaliditätsrente wieder anspruchsberechtigt, so wird die Leistungsgewährung von dem zur Zahlung der ursprünglich bewilligten Rente verpflichteten Versicherungsträger wieder aufgenommen, sofern die Invalidität auf die Krankheit oder den Unfall zurückzuführen ist, die zur Bewilligung dieser Rente geführt hatten.

Artikel 11. § 1. Die Invaliditätsrente wird gegebenenfalls in eine Altersrente umgewandelt, und zwar nach der Gesetzgebung, nach der sie festgestellt wurde. Die deutsche Invaliditätsrente gilt jedoch für die Anwendung dieses Abkommens von der Vollendung des 60. Lebensjahres ab als Altersrente. Gegebenenfalls finden dann die Bestimmungen des nachstehenden Kapitels 3 Anwendung.

§ 2. Wenn ein gegen Entgelt beschäftigter Arbeitnehmer oder ein ihm Gleichgestellter die Voraussetzungen der Altersrente im Sinne der französischen Gesetzgebung über Altersversicherung erfüllt und zum Bezuge einer Invaliditätsrente nach der deutschen Gesetzgebung berechtigt ist, so wird die ihm zu gewährenden Rente entsprechend dem Artikel 13 berechnet.

Artikel 12. Die im Artikel 28 bezeichneten Verwaltungsbehörden werden durch eine gemeinsame Vereinbarung die Einzelheiten über die ärztliche und verwaltungsmässige Überwachung der Invaliden regeln.

Kapitel 3. ALTERS- UND HINTERBLIBENENVERSICHERUNG (RENTEN)

Artikel 13. § 1. Für die deutschen und die französischen gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer und die ihnen Gleichgestellten, die nacheinander oder abwechselnd in den beiden vertragschliessenden Ländern Alters- und Hinterbliebenenversicherungen angehört haben, werden die in diesen Versicherungen zurückgelegten Beitragszeiten sowie die ihnen im Rahmen dieser Versicherungen gleichstehenden Ersatzzeiten, soweit sie sich nicht decken, sowohl für den Erwerb des Leistungsanspruchs als auch für die Aufrechterhaltung und das Wiederaufleben der Anwartschaft zusammengerechnet.

§ 2. Macht die Gesetzgebung eines der vertragschliessenden Länder die Gewährung bestimmter Vorteile davon abhängig, dass die Zeiten in einem Beruf zurückgelegt worden sind, der einer Sondersicherung unterliegt, so werden für die Gewährung dieser Vorteile nur die in der entsprechenden Sondersicherung oder den entsprechenden Sondersicherung des anderen Landes zurückgelegten Zeiten zusammengerechnet. Besteht in einem der beiden vertragschliessenden Länder für den Beruf keine Sondersicherung, so werden gleichwohl die in dem genannten Beruf und in einer der im § 1 dieses Artikels bezeichneten Versicherungen zurückgelegten Versicherungszeiten zusammengerechnet.

§ 3. Die Leistungen, auf die ein Versicherter im Rahmen der Altersversicherung eines der vertragschliessenden Länder Anspruch hat, werden grundsätzlich in der Weise festgestellt, dass der Betrag der Leistungen ermittelt wird, auf die dieser Versicherte Anspruch hätte, wenn die Gesamtheit der im § 1 dieses Artikels bezeichneten Versicherungszeiten nach den Vorschriften beider vertragschliessender Länder zurückgelegt worden wäre, denen der Versicherte unterlag.

Der beteiligte Versicherungsträger jedes vertragschliessenden Landes bestimmt nach der für ihn massgebenden Gesetzgebung unter Berücksichtigung der Gesamtheit der Versicherungszeiten, ob der Versicherte die in dieser Gesetzgebung vorgesehenen Leistungsvoraussetzungen, erfüllt.

Dieser Versicherungsträger bestimmt zunächst den Betrag der Leistung, auf die der Versicherte Anspruch hätte, wenn alle zusammengerechneten Versicherungszeiten ausschliesslich nach seiner eigenen Gesetzgebung zurückgelegt worden wären und setzt dann den Betrag der Leistungen fest, die im Verhältnis zu der Dauer der nach der bezeichneten Gesetzgebung zurückgelegten Versicherungszeiten geschuldet werden.

Die von der Versicherungszeit abhängigen Leistungen oder Leistungsteile, die ausschliesslich nach Massgabe der nach der Gesetzgebung eines der Länder zurückgelegten Zeiten berechnet werden, unterliegen keiner Kürzung.

Die von der Versicherungszeit unabhängigen Leistungen oder Leistungsteile werden nur im Verhältnis der Dauer der nach der Gesetzgebung eines der Länder für die Leistungsberechnung zu berücksichtigenden Zeiten zur Gesamtdauer der für die Leistungsberechnung nach den Gesetzgebungen aller beteiligten Versicherungsträger zu berücksichtigenden Zeiten gewährt.

§ 4. Ergibt sich aus der Gesetzgebung eines der vertragschliessenden Länder, dass die Leistungsberechnung auf einem Durchschnittsentgelt, einem Durchschnittsbeitrag oder einem Steigerungsbetrag beruht, so werden diese Beträge für die Berechnung der zu Lasten des Versicherungsträgers dieses Landes gehenden Leistung nur unter Berücksichtigung der nach der Gesetzgebung dieses Landes zurückgelegten Versicherungszeiten bestimmt.

§ 5. Die in den vorstehenden Paragraphen vorgesehenen Regelungen gelten auch für die Hinterbliebenenversicherung (Renten).

Artikel 14. Erfüllt ein Versicherter unter Berücksichtigung der Gesamtheit der in den §§ 1 und 2 des Artikels 13 bezeichneten Zeiten nicht gleichzeitig die durch die Gesetzgebungen der beiden Länder vorgeschriebenen Voraussetzungen, so wird sein Rentenanspruch nach Massgabe jeder Gesetzgebung festgestellt, sobald und soweit er diese Voraussetzungen erfüllt.

Artikel 15. § 1. Jeder Berechtigte kann in dem Zeitpunkt, in dem ein Rentenanspruch entsteht, auf die Rechte aus den Bestimmungen des Artikels 13 dieses Abkommens verzichten. Die Leistungen, die er nach Massgabe jeder innerstaatlichen Gesetzgebung beanspruchen kann, werden alsdann getrennt von den beteiligten Versicherungsträgern gewährt.

§ 2. Der Berechtigte hat das Recht, erneut zwischen der Anwendung des Artikels 13 und derjenigen dieses Artikels zu wählen, wenn er daran interessiert ist wegen einer späteren Änderung einer innerstaatlichen Gesetzgebung oder wegen der Verlegung seines Wohnsitzes von einem Land in das andere oder in dem im Artikel 14 vorgesehenen Fall, sobald er einen neuen Rentenanspruch nach einer auf ihn anwendbaren Gesetzgebung erhält.

Kapitel 4. GEMEINSAME BESTIMMUNGEN FÜR DIE INVALIDITÄTS-, ALTERS- UND HINTERBLIBENENVERSICHERUNGEN (RENTEN)

Artikel 16. Macht die Gesetzgebung eines der vertragschliessenden Länder die Gewährung bestimmter Leistungen von Wohnsitzbedingungen abhängig, so finden solche Vorschriften auf die deutschen und die französischen Staatsangehörigen keine Anwendung, solange sie in einem der vertragschliessenden Länder wohnen.

In den anderen Fällen erhalten die Staatsangehörigen eines der Länder, die zum Bezüge einer Rente zu Lasten der Versicherungsträger des anderen Landes berechtigt sind, diese Rente unter den gleichen Voraussetzungen wie die Staatsangehörigen des letztgenannten Landes.

Artikel 17. Für die Anwendung des Artikels 13 § 3 werden sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch in Frankreich nur solche Versicherungszeiten berücksichtigt, die nach den Vorschriften, nach denen sie zurückgelegt sind, anrechenbar sind, und deren Dauer mindestens sechs Monate beträgt.

Kapitel 5. FAMILIENBEIHILFEN

Artikel 18. Macht die innerstaatliche Gesetzgebung den Erwerb des Anspruchs auf Familienbeihilfen von der Zurücklegung bestimmter Zeiten der Beschäftigung oder einer beruflichen oder gleichgestellten Tätigkeit abhängig, so werden sowohl die in dem einen als auch in dem anderen Lande zurückgelegten Zeiten berücksichtigt.

Kapitel 6. ARBEITSUNFÄLLE UND BERUFSKRANKHEITEN

Artikel 19. Auf die Staatsangehörigen eines der beiden vertragschliessenden Länder finden die Vorschriften der Gesetzgebung des anderen Landes über Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten insoweit keine Anwendung, als sie die Rechte der Ausländer einschränken oder sie wegen ihres Wohnsitzes benachteiligen.

Artikel 20. Die Rentenerhöhungen, Aufwertungsbeträge und Zulagen, die nach Massgabe der in jedem der beiden vertragschliessenden Länder geltenden Gesetzgebung zu den Renten für Arbeitsunfälle hinzutreten, bleiben den im Artikel 19 bezeichneten Personen auch dann erhalten, wenn sie ihren Wohnsitz von einem der Länder in das andere verlegen.

Artikel 21. Für die Bemessung des Grades der Erwerbsunfähigkeit bei aufeinander folgenden Arbeitsunfällen werden frühere Unfälle, die nach der Gesetzgebung des anderen vertragschliessenden Landes entschädigt werden oder wurden, in der gleichen Weise berücksichtigt wie Unfälle, die nach der für den neuen Unfall massgebenden Gesetzgebung entschädigt werden.

Artikel 22. Hat ein gegen Entgelt beschäftigter Arbeitnehmer oder ein ihm Gleichgestellter eine Entschädigung für eine Berufskrankheit in einem der vertragschliessenden Länder erhalten und macht er für eine Krankheit gleicher Art Entschädigungsansprüche nach der für seinen neuen Beschäftigungsort in dem anderen Lande massgebenden Gesetzgebung geltend, so ist er gehalten, dem zuständigen Versicherungsträger des letztgenannten Landes die für die gleiche Krankheit früher erhaltenen Leistungen und Entschädigungen mitzuteilen.

Der zur Gewährung der neuen Leistungen und Entschädigungen verpflichtete Versicherungsträger berücksichtigt die früheren Leistungen, als ob sie zu seinen Lasten gegangen wären.

ABSCHNITT III. ALLGEMEINE UND VERSCHIEDENE BESTIMMUNGEN

Kapitel 1. GEGENSEITIGE VERWALTUNGSHILFE

Artikel 23. Die Behörden sowie die Versicherungsträger der beiden vertragschliessenden Länder leisten sich gegenseitig im gleichen Umfang Hilfe wie bei der Anwendung ihrer eigenen Gesetzgebung über soziale Sicherheit.

Die gegenseitige Verwaltungshilfe der Behörden und der Versicherungsträger ist kostenlos.

Ein Verwaltungsabkommen kann die Einzelheiten über die Erstattung von Kosten für Dienstleistungen festlegen, insbesondere für ärztliche Untersuchungen, die in dem Gebiet eines der vertragschliessenden Länder durchgeführt werden und einen Versicherten oder anspruchsberechtigte Familienangehörige betreffen, die einem Versicherungsträger des anderen Landes angehören.

Artikel 24. § 1. Die durch die Gesetzgebung eines der vertragschliessenden Länder vorgesehene Befreiung von Steuern und Gebühren für Eintragungen und Beurkundungen, von Stempel- und Konsulargebühren für Schriftstücke, die den Behörden oder Versicherungsträgern dieses Landes vorzulegen sind, gilt auch für entsprechende Schriftstücke, die in Anwendung dieses Abkommens den Behörden und Versicherungsträgern des anderen Landes vorzulegen sind.

§ 2. Alle Akten, Dokumente und Schriftstücke, die für die Durchführung dieses Abkommens vorgelegt werden müssen, sind von der Legalisation durch Konsularbehörden befreit.

Artikel 25. Die Schriftstücke, die in Anwendung dieses Abkommens von den nach diesem Abkommen Berechtigten an die für die soziale Sicherheit zuständigen Träger, Behörden und Gerichte eines der vertragschliessenden Länder gerichtet werden, sind in der Sprache des einen oder des anderen Landes abzufassen.

Artikel 26. Die Rechtsmittel, die innerhalb einer bestimmten Frist bei einer für die Entgegennahme von Rechtsmitteln in Angelegenheiten der sozialen Sicherheit zuständigen Stelle — Behörde oder Träger — eines der vertragschliessenden Länder einzulegen sind, gelten auch dann als fristgerecht eingelegt, wenn sie innerhalb der gleichen Frist bei einer entsprechenden Stelle — Behörde oder Träger — des anderen Landes eingelegt werden. In diesem Falle hat die letztgenannte Stelle die Rechtsmittelschrift unverzüglich an die zuständige Stelle weiterzuleiten. Wenn der Stelle, bei der das Rechtsmittel eingelegt worden ist, die zuständige Stelle nicht bekannt ist, kann die Übersendung über die im Artikel 28 bezeichneten Behörden erfolgen.

Artikel 27. § 1. Die im Artikel 28 bezeichneten Verwaltungsbehörden werden unmittelbar miteinander das Nähere über die für die Durchführung dieses Abkommens und der vorgesehenen Zusatzvereinbarungen erforderlichen Massnahmen bestimmen.

Verwaltungsvereinbarungen können nach Massgabe der in jedem der vertragschliessenden Länder geltenden Gesetzgebung Bestimmungen über die Kürzung oder den Wegfall von Leistungen in den Fällen vorsehen, in denen Leistungen, die nach der Gesetzgebung der beiden vertragschliessenden Länder zu gewähren sind, zusammentreffen.

Eine besondere Verwaltungsvereinbarung kann das Nähere über die Zahlung der Invaliditäts-, Alters- und Hinterbliebenenrenten bestimmen.

§ 2. Die gleichen Verwaltungsbehörden teilen sich gegenseitig zu gegebener Zeit die Änderungen der Gesetzgebung und der sonstigen Vorschriften ihrer Länder auf den im Artikel 2 bezeichneten Rechtsgebieten mit.

§ 3. Die Behörden und zuständigen Dienststellen jedes der vertragschliessenden Länder teilen sich gegenseitig die übrigen Bestimmungen mit, die für die Durchführung dieses Abkommens innerhalb ihres eigenen Landes in Aussicht genommen sind.

Artikel 28. Als zuständige Verwaltungsbehörden im Sinne dieses Abkommens gelten in jedem der vertragschliessenden Länder die folgenden:

Auf deutscher Seite

- der Bundesminister für Arbeit.

Auf französischer Seite

- die Minister, die jeweils in ihrem Geschäftsbereich mit der Durchführung der im Artikel 2 bezeichneten Rechtsgebiete betraut sind.

Kapitel 2. VERSCHIEDENE BESTIMMUNGEN

Artikel 29. Die nach diesem Abkommen leistungspflichtigen Versicherungsträger zahlen mit befreiender Wirkung in ihrer Landeswährung.

Die in Anwendung dieses Abkommens sich ergebenden Überweisungen werden nach Massgabe der hierfür zwischen den beiden Ländern im Zeitpunkt der Überweisung geltenden Zahlungsabkommen durchgeführt.

Artikel 30. Die Vorschriften der im Artikel 2 bezeichneten Gesetzgebungen über Wahlrecht und Wählbarkeit der Versicherten bei Durchführung der sozialen Sicherheit bleiben unberührt.

Artikel 31. Sofern gesetzliche Vorschriften oder Verwaltungsanordnungen der vertragschliessenden Länder die Zahlung von Versicherungsleistungen ausser-

halb ihres Gebietes von der Beobachtung gewisser Formalitäten abhängig machen, finden die für Inländer geltenden Vorschriften in gleicher Weise auch auf die Personen Anwendung, die nach diesem Abkommen einen Leistungsanspruch haben.

Artikel 32. Die für die Durchführung dieses Abkommens notwendigen Bestimmungen für die verschiedenen Zweige der sozialen Sicherheit, die unter die im Artikel 2 bezeichneten Rechtsgebiete fallen, werden in Zusatzvereinbarungen getroffen.

Diese Zusatzvereinbarungen können sich sowohl auf das Gesamtgebiet der vertragschliessenden Länder als auch nur auf einen Teil beziehen. Die Zusatzvereinbarungen sind im Geiste dieses Abkommens zu halten und werden insbesondere die Lage der Arbeitnehmer im Bergbau und der ihnen gleichgestellten Betriebe regeln und besondere Bestimmungen für Grenzgänger enthalten.

Artikel 33. § 1. Alle sich bei der Auslegung oder der Durchführung dieses Abkommens ergebenden Schwierigkeiten werden die im Artikel 28 bezeichneten Verwaltungsbehörden untereinander regeln.

§ 2. Falls es nicht möglich sein sollte, auf diesem Wege zu einer Lösung zu gelangen, so wird der Streitfall im Wege eines Schiedsspruchs geregelt. Jede der beiden Regierungen wird einen Schiedsrichter bestimmen. Wenn die beiden Schiedsrichter nicht in einer Frist von zwei Monaten zu einer Übereinstimmung gelangt sind, werden sie einen Oberschiedsrichter bestimmen, der einem dritten Lande angehört. Die derartig zusammengesetzte Schiedskommission wird mit Stimmenmehrheit entscheiden. Ihre Entscheidungen sind endgültig und bindend.

Artikel 34. § 1. Die Zahlung der Alters-, Invaliditäts-, Unfall- und Hinterbliebenenrenten, deren Gewährung geruht hat oder unterbrochen wurde oder wegen tatsächlicher Umstände nicht durchgeführt werden konnte, wird vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens wieder aufgenommen.

Für die Anwendung dieses Paragraphen kann der Ablauf von Verjährungs- oder Ausschlussfristen nicht geltend gemacht werden, wenn die von den Berechtigten oder den beteiligten Trägern gestellten Anträge innerhalb einer Frist von einem Jahr nach einem zwischen den im Artikel 23 bezeichneten Behörden vereinbarten Zeitpunkt eingereicht worden sind.

§ 2. Vorbehaltlich der Bestimmungen im vorstehenden § 1 werden die Leistungen, auf die der Anspruch vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens entstanden ist, mit Wirkung von diesem Zeitpunkt ab nach den Bestimmungen dieses Abkommens überprüft und neu festgestellt.

Eine Überprüfung findet jedoch nicht statt, wenn die früher festgestellten Ansprüche durch eine Kapitalzahlung abgefunden worden sind.

Für die Anwendung dieses Paragraphen kann der Ablauf von Verjährungs- oder Ausschlussfristen nicht geltend gemacht werden, wenn die Anträge innerhalb einer Frist von einem Jahr nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens eingereicht werden.

Artikel 35. § 1. Dieses Abkommen, das von jedem der vertragschliessenden Länder gebilligt werden muss, tritt zu einem Zeitpunkt in Kraft, der durch eine gemeinsame Vereinbarung festgesetzt werden wird.

§ 2. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der im Artikel 32 bezeichneten Zusatzvereinbarungen wird in diesen Vereinbarungen vorgesehen.

Artikel 36. Dieses Abkommen wird für die Dauer eines Jahres nach dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens geschlossen, der nach den Bestimmungen des Artikels 35 vereinbart wird. Es gilt als stillschweigend von Jahr zu Jahr verlängert, es sei denn, dass es drei Monate vor dem Ablauf der Geltungsdauer schriftlich gekündigt wird.

Im Falle der Kündigung gelten die Bestimmungen dieses Abkommens und der Zusatzvereinbarungen nach Artikel 32 für erworbene Ansprüche weiter, und zwar ohne Rücksicht auf einschränkende Bestimmungen, die nach innerstaatlichem Recht für den Fall des Aufenthaltes eines Versicherten im Ausland vorgesehen sind.

Die Anwartschaften aus Versicherungszeiten, die vor dem Ausserkrafttreten dieses Abkommens zurückgelegt worden sind, werden in Zusatzvereinbarungen geregelt werden.

GESCHEHEN zu Paris am 10. Juli 1950 in doppelter Ausfertigung. Eine amtliche deutsche Übersetzung ist dem Abkommen als Anlage beigelegt.

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:

SCHUBLE
J. ECKERT

Für die Regierung
der Französischen Republik:

JEAN SERRES
PIERRE LAROQUE

PROCOLE FINAL

Au moment de signer la Convention générale de sécurité sociale entre la France et la République Fédérale d'Allemagne, les parties contractantes ont déclaré ce qui suit :

1. Les dispositions de la Convention visant l'assurance invalidité sont applicables au régime d'assurance pensions des employés de la République Fédérale d'Allemagne.

2. Un arrangement administratif spécial déterminera, en tant que de besoin, les modalités du service des prestations en nature dans le cas d'accidents du travail survenant dans un pays autre que celui où la victime est assurée.

3. A propos de l'article 10 de l'Accord complémentaire n° 1¹, la délégation allemande a demandé que les pensions d'invalidité professionnelle des assurances minières des deux pays soient soumises aux mêmes règles d'ouverture du droit et de liquidation que les pensions attribuées dans le cas d'invalidité générale. La délégation française n'a pas cru pouvoir accéder, en l'état de ses éléments d'information à la demande de la délégation allemande. Elle se réserve de procéder à une nouvelle étude de la question en vue d'une négociation ultérieure éventuelle.

4. La délégation allemande a demandé que soient fixées dans un délai aussi court que possible les modalités d'attribution éventuelle des allocations françaises de vieillesse non contributives aux ressortissants allemands ayant en France une certaine durée de résidence. La délégation française a pris acte de cette demande.

5. La délégation allemande a fait connaître que, de l'avis des autorités compétentes allemandes, les dispositions de l'accord franco-allemand de paiement ne permettent pas de réaliser le transfert des arrérages de pensions correspondant aux périodes antérieures à la mise en vigueur de la Convention générale sur la sécurité sociale, le paiement de ces arrérages n'ayant pas le caractère de versement courant au sens de cet accord.

La délégation française, sans vouloir contester l'interprétation ainsi donnée de l'accord de paiement franco-allemand, a été dans l'obligation de déclarer que le transfert des arrérages anciens de pensions est une condition de la mise en application de la Convention, et que celle-ci ne pourra, dès lors, prendre un caractère définitif que lorsqu'un accord sera intervenu permettant l'exécution dudit transfert.

Les deux délégations se déclarent d'accord pour demander que la Commission mixte compétente soit saisie de la question en vue de lui trouver une solution avant la ratification de la Convention.

6. Le Gouvernement français, soucieux d'assurer aux ressortissants de pays tiers qui auraient travaillé successivement sur le territoire de l'une et de l'autre des parties contractantes et à leurs ayants droit les prestations et notamment les pensions et les rentes auxquelles les années de travail et les cotisations versées leur ouvrent légitimement droit a demandé que le bénéfice de la Convention générale fût ouvert aux ressortissants de tous les pays ayant signé avec la France une Convention générale de sécurité sociale, pour les périodes de travail passées sur le territoire de la République Fédérale d'Allemagne et sur le territoire français. La délégation allemande a fait connaître qu'elle saisisait de la question le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne.

¹ Voir p. 38 du présent volume.

FAIT à Paris, le 10 juillet 1950, en double exemplaire français et allemand, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République Française :

[*Signé — Signed*]¹

[*Signé — Signed*]²

Pour le Gouvernement
de la République Fédérale d'Allemagne :

[*Signé — Signed*]³

[*Signé — Signed*]⁴

¹ Signé par Jean Serres — Signed by Jean Serres.

² Signé par Pierre Laroque — Signed by Pierre Laroque.

³ Signé par Scheuble — Signed by Scheuble.

⁴ Signé par J. Eckert — Signed by J. Eckert.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

SCHLUSSPROTOKOLL

Bei der Unterzeichnung des Allgemeinen Abkommens zwischen Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Soziale Sicherheit haben die Vertragsschliessenden Teile folgendes erklärt:

1. Die in dem Abkommen vorgesehenen Bestimmungen über die Invaliditätsversicherung beziehen sich auch auf die deutsche Angestelltenversicherung.

2. Durch ein besonderes Verwaltungsabkommen wird, soweit erforderlich, das Nähere über die Gewährung von Sachleistungen für Arbeitsunfälle bestimmt werden, die ein Versicherter nicht in dem Lande, in dem er versichert ist, erleidet.

3. Zu Artikel 10 der Ersten Zusatzvereinbarung hat die Deutsche Delegation eine Regelung vorgeschlagen, nach der die Berufsunfähigkeitsrenten der Knappschaftsversicherung beider Länder nach den gleichen Grundsätzen wie die wegen allgemeiner Invalidität zu gewährenden knappschaftlichen Renten festgestellt und gezahlt werden sollen. Die Französische Delegation hat geglaubt, nach den ihr gegenwärtig vorliegenden Unterlagen dem Vorschlag der Deutschen Delegation nicht entsprechen zu können. Sie behält sich vor, die Frage im Hinblick auf eine etwaige spätere Verhandlung erneut zu prüfen.

4. Die Deutsche Delegation hat vorgeschlagen, möglichst bald das Nähere über die Gewährung der nicht auf Beiträgen beruhenden französischen Altersfürsorgeteile an deutsche Staatsangehörige, die schon seit längerer Zeit in Frankreich ansässig sind, zu bestimmen. Die Französische Delegation hat von diesem Vorschlag Kenntnis genommen.

5. Die Deutsche Delegation hat davon Kenntnis gegeben, dass nach Auffassung der zuständigen deutschen Behörden ein Transfer von Renten, die aus der Zeit vor dem Inkrafttreten des Allgemeinen Abkommens über die Soziale Sicherheit rückständig sind, nach den Bestimmungen des gegenwärtig geltenden deutsch-französischen Zahlungsabkommens nicht zulässig ist, da die Zahlung der Rückstände nicht die Eigenschaft von laufenden Zahlungen im Sinne dieses Abkommens hat.

Die Französische Delegation hielt es, ohne dieser Auslegung des deutsch-französischen Zahlungsabkommens widersprechen zu wollen, für notwendig zu erklären, dass der Transfer der unerledigten Rentenrückstände Voraussetzung für die Anwendung des Abkommens ist, und dass dieses Abkommen folglich nur dann einen endgültigen Charakter annehmen kann, wenn eine Vereinbarung, welche die Durchführung des Transfers gestattet, beschlossen sein wird.

Die beiden Delegationen erklären übereinstimmend, dafür Sorge tragen zu wollen, dass die zuständige Gemischte Kommission sich mit dieser Frage befasst, um vor der Ratifizierung des Abkommens dafür eine Lösung zu finden.

6. Die Französische Regierung legt Wert darauf, den Staatsangehörigen dritter Länder, die nacheinander in dem Gebiet des einen und des anderen der vertragsschliessenden Teile beschäftigt gewesen sind, sowie deren anspruchsberechtigten Familienangehörigen die Leistungen, insbesondere die Renten zu gewährleisten, auf die sie durch die zurückgelegten Beschäftigungsjahre und die entrichteten Beiträge einen Rechtsanspruch haben. Sie hat deshalb vorgeschlagen, dass die Vorteile des Allgemeinen Abkommens den Staatsangehörigen aller Länder zugänglich gemacht würden, die mit Frankreich ein Allgemeines Abkommen über die Soziale Sicherheit

geschlossen haben, und zwar für die im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und auf französischem Gebiet zurückgelegten Beschäftigungszeiten. Die Deutsche Delegation hat erklärt, sie werde diese Frage der Regierung der Bundesrepublik Deutschland unterbreiten.

GESCHEHEN ZU Paris am 10. Juli 1950 in doppelter Ausfertigung in französischer und deutscher Sprache, wobei der Wortlaut in beiden Sprachen verbindlich ist.

Für die Regierung
der Französischen Republik:

[Signed — Signé]¹

[Signed — Signé]²

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:

[Signed — Signé]³

[Signed — Signé]⁴

¹ Signed by Jean Serres — Signé par Jean Serres.

² Signed by Pierre Laroque — Signé par Pierre Laroque.

³ Signed by Scheuble — Signé par Scheuble.

⁴ Signed by J. Eckert — Signé par J. Eckert.

PROTOCOLE GÉNÉRAL

Au moment de signer la Convention générale de sécurité sociale entre la France et la République Fédérale d'Allemagne, les parties contractantes sont convenues, d'un commun accord, de ce qui suit :

1. Sont admises au bénéfice de la Convention générale :

- A. Les personnes qui, pour l'assujettissement à l'assurance ou le bénéfice des prestations, relèvent ou ont relevé, soit d'une institution de sécurité sociale ayant son siège dans la République Fédérale d'Allemagne, soit d'un organisme appliquant les législations françaises de sécurité sociale visées à l'article 2 de la Convention générale;
- B. Les personnes résidant en France ou dans la République Fédérale d'Allemagne dont les prestations sont prises en charge par les institutions ayant leur siège dans la République Fédérale d'Allemagne savoir :

En ce qui concerne les accidents du travail :

- Les personnes qui ont été victimes d'un accident du travail ou ont été atteintes d'une maladie professionnelle sur le territoire de la République Fédérale d'Allemagne ou sur les bâtiments maritimes dont le port d'attache est situé sur ledit territoire;

En ce qui concerne les pensions de vieillesse, d'invalidité, décès (pensions) :

- a) Les personnes dont la pension est payée par les Institutions ayant leur siège dans la République Fédérale d'Allemagne;
- b) Les travailleurs salariés ou assimilés dont les périodes d'assurance accomplies en dernier lieu ont été effectuées en France ou sur le territoire de la République Fédérale d'Allemagne ainsi que leurs ayants droit;
- c) Les travailleurs salariés ou assimilés dont la majeure partie des périodes d'assurance accomplies sous le régime des assurances sociales allemand a été effectuée sur le territoire de la République Fédérale d'Allemagne, ainsi que leurs ayants droit;
- d) Toutes autres personnes qui pourront être définies par un arrangement administratif établi pour l'application de la Convention.

2. En ce qui concerne l'application du régime d'assurances sociales allemand pour les périodes d'assurance accomplies en dehors de la République Fédérale d'Allemagne, les règles applicables à la détermination des droits des personnes visées au paragraphe 1 ci-dessus sont celles qui seraient appliquées si les intéressés étaient domiciliés dans la République Fédérale d'Allemagne.

3. Entrent dans les catégories définies au paragraphe 1 :

- a) Du côté français, les ressortissants de la République Française et des Etats et territoires associés, les ressortissants français du Condominium des Nouvelles-Hébrides, les ressortissants tunisiens et marocains;
- b) Du côté allemand, les personnes ayant la nationalité allemande et relevant de l'autorité du Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne, ainsi que les autres personnes relevant de l'autorité de ce seul Gouvernement.

4. Les dispositions de la Convention générale ne sauraient en aucun cas faire échec à celles de l'accord qui sera réalisé entre les pays intéressés en vue de coordonner les différents régimes de sécurité sociale dont bénéficient actuellement les bateliers du Rhin.

5. Sous réserve des possibilités de transfert résultant des accords de paiement en vigueur ou à intervenir et des dispositions relatives aux séquestres, les arrérages des rentes et pensions visées à l'article 34, paragraphe 1^{er} de la Convention générale incombant à la date de mise en vigueur de la Convention aux organismes de l'un ou l'autre pays et échus avant ladite date, sont réglés aux bénéficiaires comme s'ils avaient été versés à un compte d'attente tenu par l'organisme débiteur.

Au cas où des paiements auraient été effectués aux bénéficiaires au lieu et place de l'organisme d'un pays, par un organisme de sécurité sociale de l'autre pays ce dernier devra être remboursé des sommes payées par lui. Dans ce cas, ce remboursement sera imputé sur le montant défini au premier alinéa.

6. L'Accord complémentaire n° 4¹ recevra application en ce qui concerne les obligations des organismes et institutions de sécurité sociale des deux pays notwithstanding toutes restrictions apportées postérieurement à la signature de la Convention générale par la législation de l'un des pays contractants au droit des bénéficiaires dudit accord à l'égard des organismes ou institutions de sécurité sociale de ce pays.

7. L'Accord complémentaire n° 4 ayant pour objet d'assurer une compensation définitive entre les charges incombant aux organismes ou institutions de sécurité sociale des deux pays contractants, les organismes ou institutions d'un pays ne procéderont à partir de la signature de la Convention à aucun paiement (ou transfert) de prestations allant à l'encontre des dispositions de cet accord.

8. Les autorités administratives de la République Fédérale d'Allemagne prendront toutes mesures utiles pour signaler aux autorités administratives françaises les travailleurs non bénéficiaires de la Convention générale recrutés en France, au titre du service du travail obligatoire, occupés en Allemagne entre le 1^{er} juillet 1940 et le 8 mai 1945 et revenus en France postérieurement à cette date, au profit desquels les institutions d'assurances sociales allemandes serviraient des prestations du fait des périodes de travail susvisées.

9. L'Accord complémentaire n° 2² relatif aux travailleurs frontaliers entrera en vigueur le 1^{er} septembre 1950.

10. Le présent protocole sera approuvé par chacun des pays contractants.

FAIT en double exemplaire à Paris, le 10 juillet 1950, en français et en allemand, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République Française :

[*Signé — Signed*]³

[*Signé — Signed*]⁴

Pour le Gouvernement
de la République Fédérale d'Allemagne :

[*Signé — Signed*]⁵

[*Signé — Signed*]⁶

¹ Voir p. 52 du présent volume.

² Voir p. 44 du présent volume.

³ Signé par Jean Serres — Signed by Jean Serres.

⁴ Signé par Pierre Laroque — Signed by Pierre Laroque.

⁵ Signé par Scheuble — Signed by Scheuble.

⁶ Signé par J. Eckert — Signed by J. Eckert.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ALLGEMEINES PROTOKOLL

Bei der Unterzeichnung des allgemeinen Abkommens zwischen Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Soziale Sicherheit sind die Vertragsschliessenden Teile in gemeinsamer Vereinbarung über Folgendes übereingekommen:

1. Auf die Vorteile des Allgemeinen Abkommens haben Anspruch:
 - A. die Personen, die hinsichtlich der Zugehörigkeit zur Versicherung oder der Gewährung der Leistungen entweder einem Versicherungsträger mit dem Sitz in der Bundesrepublik Deutschland oder einem Träger, der die im Artikel 2 des allgemeinen Abkommens bezeichneten französischen Gesetzgebungen über soziale Sicherheit anwendet, angehören oder angehört haben;
 - B. die in der Bundesrepublik Deutschland oder in Frankreich wohnhaften Personen, deren Leistungen von den Versicherungsträgern mit dem Sitz in der Bundesrepublik Deutschland zu tragen sind, und zwar hinsichtlich der Arbeitsunfälle:
 - die Personen, bei denen der Arbeitsunfall oder die Berufskrankheit im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland oder auf Seeschiffen, deren Heimathafen sich in diesem Gebiet befindet, eingetreten sind;hinsichtlich der Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenrenten:
 - a) die Personen, deren Rente von den Versicherungsträgern mit dem Sitz in der Bundesrepublik Deutschland gezahlt wird;
 - b) die gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer oder die ihnen Gleichgestellten, deren Versicherungszeiten zuletzt in der Bundesrepublik Deutschland oder in Frankreich zurückgelegt worden sind, sowie deren anspruchsberechtigte Familienangehörigen;
 - c) die gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer oder die ihnen Gleichgestellten, die während ihrer Zugehörigkeit zur deutschen Sozialversicherung den längsten Teil ihrer Versicherungszeiten im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zurückgelegt haben, sowie deren anspruchsberechtigte Familienangehörigen;
 - d) alle anderen Personen, die durch eine Verwaltungsvereinbarung für die Durchführung des Abkommens näher bezeichnet werden können.
2. Bei der Anwendung des deutschen Sozialversicherungsrechts auf die ausserhalb der Bundesrepublik Deutschland zurückgelegten Versicherungszeiten gelten für die Feststellung der Ansprüche der in der vorstehenden Nr. 1 bezeichneten Personen die Regelungen, die anzuwenden wären, wenn die Berechtigten in der Bundesrepublik Deutschland ansässig wären.
3. Innerhalb der in Nr. 1 umschriebenen Personengruppen kommen in Betracht:
 - a) auf französischer Seite die Staatsangehörigen der Französischen Republik und der assoziierten Staaten und Gebiete, die französischen Staatsangehörigen des Condominiums der Neuen Hebriden, die tunesischen und marokkanischen Staatsangehörigen;
 - b) auf deutscher Seite die Personen, die die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen und der Oberhoheit der Regierung der Bundesrepublik Deutschland unterliegen sowie die anderen Personen, die der Oberhoheit nur dieser Regierung unterliegen.

4. Die Bestimmungen des allgemeinen Abkommens berühren in keinem Fall diejenigen des Abkommens, das zwischen den beteiligten Ländern über die Koordination der verschiedenen Systeme der sozialen Sicherheit, denen gegenwärtig das fahrende Personal in der Rheinschifffahrt angehört, in Kraft gesetzt werden wird.

5. Vorbehaltlich der sich aus den in Kraft befindlichen oder abzuschliessenden Zahlungsabkommen ergebenden Transfermöglichkeiten sowie der Bestimmungen über Sequestrierungen werden die Rückstände der im Artikel 34 § 1 des allgemeinen Abkommens bezeichneten Renten, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens den Versicherungsträgern des einen oder des anderen Landes zufallen und vor diesem Zeitpunkt fällig waren, gegenüber den Berechtigten so geregelt, als ob sie von dem verpflichteten Versicherungsträger auf ein Sperrkonto überwiesen worden wären.

Falls an die Berechtigten Zahlungen anstatt von dem Versicherungsträger eines Landes durch einen Versicherungsträger des anderen Landes tatsächlich geleistet worden sind, so hat der letztgenannte Versicherungsträger Anspruch auf Erstattung der von ihm gezahlten Summen. In diesem Falle wird diese Erstattungszahlung auf den im ersten Absatz definierten Betrag angerechnet.

6. Die Vierte Zusatzvereinbarung wird hinsichtlich der Verpflichtungen der Versicherungsträger beider Länder ungeachtet aller Beschränkungen angewendet werden, die nach Unterzeichnung des allgemeinen Abkommens durch die Gesetzgebung eines der vertragschliessenden Länder in Bezug auf den sich aus dieser Vereinbarung ergebenden Anspruch der Berechtigten gegen einen Versicherungsträger dieses Landes herbeigeführt werden.

7. Da die Vierte Zusatzvereinbarung einen endgültigen Ausgleich zwischen den Verpflichtungen bezweckt, die den Versicherungsträgern der beiden vertragschliessenden Länder obliegen, werden die Versicherungsträger eines Landes nach der Unterzeichnung des Abkommens keine Zahlungen oder Transferierungen von Leistungen vornehmen, die den Bestimmungen dieser Vereinbarung entgegenstehen.

8. Die Verwaltungsbehörden der Bundesrepublik Deutschland werden alle geeigneten Massnahmen treffen, um den französischen Verwaltungsbehörden die Arbeitnehmer bekannt zu geben, die keinen Leistungsanspruch nach dem allgemeinen Abkommen haben, in Frankreich zur Beschäftigung in Deutschland zwischen dem 1. Juli 1940 und dem 8. Mai 1945 dienstverpflichtet wurden und nach diesem Zeitpunkt nach Frankreich zurückgekehrt sind, falls die deutschen Versicherungsträger zu Gunsten dieser Personen Leistungen auf Grund der genannten Beschäftigungszeiten gewähren sollten.

9. Die Zweite Zusatzvereinbarung über die Grenzgänger wird am 1. September 1950 in Kraft treten.

10. Dieses Protokoll muss von jedem der vertragschliessenden Länder gebilligt werden.

GESCHEHEN zu Paris am 10. Juli 1950 in doppelter Ausfertigung in deutscher und französischer Sprache, wobei der Wortlaut in beiden Sprachen verbindlich ist.

Für die Regierung
der Französischen Republik:

[*Signed — Signé*]¹

[*Signed — Signé*]²

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:

[*Signed — Signé*]³

[*Signed — Signé*]⁴

¹ Signed by Jean Serres—Signé par Jean Serres.

² Signed by Pierre Laroque—Signé par Pierre Laroque.

³ Signed by Scheuble—Signé par Scheuble.

⁴ Signed by J. Eckert—Signé par J. Eckert.

PROTCOLE SPÉCIAL

Au moment de signer la Convention entre la France et la République Fédérale d'Allemagne les parties contractantes ont déclaré, d'un commun accord, ce qui suit :

Les dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 3 de la Convention ne sont pas applicables :

- 1) Aux membres des forces alliées relevant de l'autorité du Haut Commissaire de la République Française en Allemagne.

Le terme «forces alliées» s'entend au sens de la loi n° 2 du 21 septembre 1949 édictée par le Conseil de la Haute Commission alliée ou des textes ultérieurs qui pourraient modifier cette loi.

- 2) Aux bénéficiaires du décret du 16 septembre 1947 portant application des législations de sécurité sociale aux travailleurs salariés ou assimilés des professions non agricoles travaillant dans les territoires occupés d'Allemagne, sous réserve des mesures qui pourraient être prises par le Gouvernement Français pour réduire le champ d'application de ce décret.

FAIT en double exemplaire à Paris le 10 juillet 1950 en français et en allemand, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République Française :

[Signé — Signed]¹

[Signé — Signed]²

Pour le Gouvernement
de la République Fédérale d'Allemagne :

[Signé — Signed]³

[Signé — Signed]⁴

¹ Signé par Jean Serres — Signed by Jean Serres.

² Signé par Pierre Laroque — Signed by Pierre Laroque.

³ Signé par Scheuble — Signed by Scheuble.

⁴ Signé par J. Eckert — Signed by J. Eckert.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

SONDERPROTOKOLL

Bei der Unterzeichnung des allgemeinen Abkommens zwischen Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland über die soziale Sicherheit haben die Vertragsschließenden Teile in gemeinsamer Vereinbarung Folgendes erklärt:

Die Bestimmungen des Artikel 3 § 1 des Abkommens finden keine Anwendung auf:

- 1) die Angehörigen der alliierten Streitkräfte, die der Oberhoheit des Hohen Kommissars der Französischen Republik in Deutschland unterstehen;

Der Ausdruck „alliierte Streitkräfte“ ist im Sinne des vom Rate der Alliierten Hohen Kommission unter dem 21. September 1949 erlassenen Gesetzes Nr 2 oder etwaiger später hierzu ergehender Änderungen zu verstehen.

- 2) die Personen auf die sich der Erlass vom 16. September 1947 „über die Anwendung der Gesetzgebungen über soziale Sicherheit auf gegen Entgelt beschäftigte Arbeitnehmer oder ihnen Gleichgestellte in nicht landwirtschaftlichen Berufen, die in den besetzten Gebieten Deutschlands beschäftigt sind“ bezieht, vorbehaltlich der Massnahmen, die die Französische Regierung zur Einschränkung des Anwendungsbereichs dieses Erlasses treffen könnte.

GESCHEHEN zu Paris am 10. Juli 1950 in doppelter Ausfertigung in deutscher Sprache und französischer Sprache, wobei der Wortlaut in beiden Sprachen verbindlich ist.

Für die Regierung
der Französischen Republik:

[Signed — Signé]¹
[Signed — Signé]²

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:

[Signed — Signé]³
[Signed — Signé]⁴

¹ Signed by Jean Serres — Signé par Jean Serres.

² Signed by Pierre Laroque — Signé par Pierre Laroque.

³ Signed by Scheuble — Signé par Scheuble.

⁴ Signed by J. Eckert — Signé par J. Eckert.

ACCORD COMPLÉMENTAIRE N° 1¹ À LA CONVENTION GÉNÉRALE DU 10 JUILLET 1950² ENTRE LA FRANCE ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE SUR LA SÉCURITÉ SOCIALE

RÉGIME DE SÉCURITÉ SOCIALE APPLICABLE AUX TRAVAILLEURS DES MINES ET ÉTABLISSEMENTS ASSIMILÉS

TITRE 1^{er}. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}. Le présent Accord définit le régime applicable aux ressortissants français ou allemands qui travaillent ou ont travaillé dans les mines ou établissements assimilés de l'un ou l'autre pays, ainsi qu'à leurs ayants droit.

Article 2. Sauf dispositions contraires du présent Accord, la Convention générale de sécurité sociale ainsi que l'Accord complémentaire n° 2 concernant les travailleurs frontaliers³ sont applicables aux travailleurs visés à l'article 1^{er} et à leurs ayants droit.

TITRE II. ASSURANCE VIEILLESSE, INVALIDITÉ ET DÉCÈS (PENSIONS)

Chapitre 1^{er}. DISPOSITIONS COMMUNES

Article 3. Paragraphe 1^{er}. Pour les travailleurs qui ont été assujettis successivement ou alternativement dans l'un et l'autre pays contractants à la législation spéciale aux travailleurs des mines, les périodes d'assurance minière accomplies sous l'une ou l'autre législation et les périodes reconnues équivalant à des périodes d'assurance minière en vertu desdites législations sont totalisées tant en vue de la détermination du droit aux prestations d'assurance vieillesse, invalidité et décès (pensions) qu'en vue du maintien ou du recouvrement de ce droit.

Paragraphe 2. Les périodes de travail réputées accomplies au fond sous la législation spéciale aux travailleurs des mines de l'un des pays contractants sont considérées comme périodes de travail au fond, au regard de la législation de l'autre pays.

Article 4. Toute période reconnue équivalant à une période d'assurance en application des législations de sécurité sociale minière de l'un et de l'autre pays n'est prise en compte que par l'organisme du pays où l'intéressé a travaillé en dernier lieu à la mine avant la période en cause.

Lorsque l'intéressé n'a pas travaillé dans une mine avant ladite période, celle-ci n'est prise en compte que par l'organisme du pays dans lequel il a travaillé à la mine pour la première fois.

Article 5. Les prestations vieillesse, invalidité et décès (pensions) sont déterminées dans les conditions des chapitres 3 et 4 du titre II de la Convention générale, compte tenu, le cas échéant, des dispositions de l'article 3, paragraphe 1^{er} du présent Accord.

¹ Entré en vigueur le 21 décembre 1951, date de l'entrée en vigueur de la Convention sur la sécurité sociale du 10 juillet 1950 (voir note 2 ci-dessous), conformément à l'article 15.

² Voir p. 4 du présent volume.

³ Voir p. 44 du présent volume.

Article 6. Toutefois, aucune prestation n'est prise en charge par un organisme lorsque les périodes accomplies sous l'empire de la législation qui le régit n'atteignent pas au total une année comportant le minimum annuel de journées de travail effectif ou de journées assimilées au travail effectif prévu par cette législation.

Article 7. Lorsqu'une catégorie professionnelle est soumise à la législation spéciale aux travailleurs des mines dans un seul des pays contractants, l'organisme d'assurance minier du pays intéressé prend en considération la totalité des périodes accomplies dans cette catégorie en France et dans la République Fédérale d'Allemagne.

Chaque organisme fait application des articles 3 à 6 du présent Accord pour le calcul des prestations à sa charge.

Chapitre 2. ASSURANCE VIEILLESSE

Article 8. L'allocation spéciale et l'indemnité cumulable à la charge de la France sont calculées conformément aux dispositions des articles 3 à 6 du présent Accord en faisant état des services accomplis dans les deux pays, tant au fond qu'à la surface et proportionnellement au nombre d'années de services accomplis dans les mines de France.

L'allocation spéciale et l'indemnité cumulable ne sont servies qu'aux intéressés qui travaillent dans les mines françaises.

Chapitre 3. ASSURANCE INVALIDITÉ

Article 9. Pour l'ouverture du droit aux pensions d'invalidité, la durée pendant laquelle l'intéressé doit avoir reçu l'indemnité en espèces servie au titre de l'assurance maladie préalablement à la liquidation de sa pension est, dans tous les cas, celle prévue par la législation du pays dans lequel il travaillait au moment où est survenu l'accident ou la maladie ayant entraîné l'invalidité.

Article 10. La pension d'invalidité professionnelle prévue par la législation spéciale aux travailleurs des mines de l'un ou l'autre pays contractant n'est attribuable qu'aux assurés qui étaient soumis à cette législation au moment où est survenu l'accident ou la maladie ayant entraîné l'invalidité, ou qui ont résidé dans le pays où cette législation s'applique jusqu'à la liquidation de ladite pension.

La pension cesse d'être servie aux pensionnés qui reprennent un travail hors de ce pays.

Article 11. Lorsque l'assuré ne remplit pas les conditions prévues pour l'octroi d'une pension d'invalidité par chacune des législations applicables aux travailleurs des mines des deux pays, il est fait application des dispositions de l'article 9 de la Convention générale.

Article 12. Les dispositions de l'article 10 de la Convention générale ne s'appliquent pas aux pensions d'invalidité professionnelle.

Chapitre 4. ASSURANCE DÉCÈS (PENSIONS)

Article 13. Par dérogation aux dispositions de l'article 5 du présent Accord, les allocations pour orphelins sont à la charge exclusive de l'organisme ou pays dans lequel l'assuré a travaillé à la mine en dernier lieu.

Chapitre 5. ALLOCATIONS POUR ENFANTS

Article 14. Par dérogation aux dispositions de l'article 5, les allocations pour enfants prévues par la législation française spéciale aux travailleurs des mines sont servies dans les conditions fixées par cette législation aux pensionnés de vieillesse ou à leurs veuves.

TITRE III. DISPOSITIONS DIVERSES

Article 15. Le présent Accord qui sera approuvé par chacun des pays contractants entrera en vigueur à la même date que la Convention générale.

Il est conclu pour une durée d'une année à partir de la date où il entrera en vigueur.

Il sera renouvelé tacitement d'année en année sauf dénonciation qui devra être notifiée trois mois avant l'expiration du terme.

Les droits en cours d'acquisition afférents aux périodes d'assurance accomplies antérieurement à la date à laquelle le présent Accord cessera d'être en vigueur, seront déterminés dans les conditions qui devront être prévues par les accords complémentaires.

FAIT en double exemplaire à Paris, le 10 juillet 1950.

Une traduction officielle en langue allemande est jointe au présent document.

Pour le Gouvernement
de la République Française :

[Signé — Signed]¹

[Signé — Signed]²

Pour le Gouvernement
de la République Fédérale d'Allemagne :

[Signé — Signed]³

[Signé — Signed]⁴

¹ Signé par Jean Serres — Signed by Jean Serres.

² Signé par Pierre Laroque — Signed by Pierre Laroque.

³ Signé par Scheuble — Signed by Scheuble.

⁴ Signé par J. Eckert — Signed by J. Eckert.

[OFFICIAL GERMAN TRANSLATION — TRADUCTION OFFICIELLE ALLEMANDE]

ERSTE ZUSATZVEREINBARUNG ZUM ALLGEMEINEN ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND FRANKREICH ÜBER DIE SOZIALE SICHERHEIT VOM 10. JULI 1950

SYSTEM DER SOZIALEN SICHERHEIT FÜR ARBEITNEHMER DER BERGWERKE UND GLEICHGESTELLTER UNTERNEHMEN

ABSCHNITT I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1. Diese Vereinbarung legt das Recht fest, das auf die deutschen und die französischen Staatsangehörigen, die in Bergwerken oder ihnen gleichgestellten Unternehmen des einen oder des anderen Landes beschäftigt sind oder waren sowie auf ihre Familienangehörigen Anwendung findet.

Artikel 2. Das Allgemeine Abkommen über die Soziale Sicherheit sowie die Zweite Zusatzvereinbarung über die Grenzgänger gelten auch für die im Artikel I genannten Arbeitnehmer und ihre Familienangehörigen, soweit nicht in dieser Vereinbarung etwas Gegenteiliges bestimmt ist.

ABSCHNITT II. ALTERS-, INVALIDITÄTS- UND HINTERBLIBENENVERSICHERUNG (RENTEN)

Kapitel 1. GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Artikel 3. § 1. Für die Arbeitnehmer, die nacheinander oder abwechselnd in dem einen und dem anderen vertragschliessenden Land der Gesetzgebung über die Knappschaftsversicherung unterlagen, werden die nach der einen und nach der anderen dieser Gesetzgebungen zurückgelegten knappschaftlichen Beitragszeiten und die ihnen im Rahmen dieser Gesetzgebungen gleichstehenden Ersatzzeiten sowohl für den Erwerb des Anspruchs auf Leistungen der Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversicherung (Renten) als auch für die Aufrechterhaltung und das Wiederaufleben der Anwartschaft zusammengerechnet.

§ 2. Soweit nach der Gesetzgebung über die Knappschaftsversicherung eines der vertragschliessenden Länder Beschäftigungszeiten als unter Tage verbrachte Zeiten anerkannt sind, werden sie auch nach der Gesetzgebung des anderen Landes als Beschäftigungszeiten unter Tage berücksichtigt.

Artikel 4. Jeder Zeitraum, der einer Versicherungszeit im Sinne der Gesetzgebung über die Knappschaftsversicherung des einen und des anderen Landes als gleichstehend anerkannt ist, wird nur von dem Versicherungsträger des Landes angerechnet, in dem der Versicherte zuletzt vor dieser Zeit bergmännische Arbeiten verrichtet hat.

Wenn der Berechtigte vor dem genannten Zeitraum nicht in einem Bergwerk beschäftigt war, wird dieser Zeitraum nur von dem Versicherungsträger des Landes angerechnet, in dem er erstmalig in einem Bergwerk beschäftigt war.

Artikel 5. Die Leistungen für den Fall des Alters, der Invalidität und des Todes (Renten) werden nach den Bestimmungen der Kapitel 3 und 4 im Abschnitt II des Allgemeinen Abkommens festgestellt, wobei gegebenenfalls die Bestimmungen im Artikel 3 § 1 dieser Vereinbarung zu berücksichtigen sind.

Artikel 6. Sofern jedoch die nach der für einen Versicherungsträger massgebenden Gesetzgebung zurückgelegten Zeiten insgesamt nicht mindestens ein Jahr erreichen, so wird von einem solchen Versicherungsträger keine Leistung gewährt; als Jahr im Sinne dieser Bestimmung gilt die hierfür durch die Gesetzgebung festgesetzte Mindestzahl von Arbeitstagen einschliesslich der ihnen gleichgestellten Tage.

Artikel 7. Sofern eine Berufsgruppe nur in einem der beiden vertragschliessenden Länder der Gesetzgebung über die Knappschaftsversicherung unterliegt, so berücksichtigt der knappschaftliche Versicherungsträger des betreffenden Landes die Gesamtheit der Versicherungszeiten, die in dieser Berufsgruppe in der Bundesrepublik Deutschland und in Frankreich zurückgelegt wurden.

Jeder Versicherungsträger wendet für die Berechnung der zu seinen Lasten gehenden Leistungen die Artikel 3 bis 6 dieser Vereinbarung an.

Kapitel 2. ALTERSVERSICHERUNG

Artikel 8. Die zu Lasten Frankreichs gehenden Sonderleistungen (*allocation spéciale* und *indemnité cumulable*) werden nach den Bestimmungen der Artikel 3 bis 6 dieser Vereinbarung berechnet, und zwar unter Berücksichtigung der in beiden Ländern sowohl unter Tage als auch über Tage zurückgelegten Dienstzeiten und im Verhältnis zur Anzahl der im französischen Bergbau zurückgelegten Dienstjahre.

Diese Sonderleistungen werden nur Berechtigten gewährt, die im französischen Bergbau arbeiten.

Kapitel 3. INVALIDITÄTSVERSICHERUNG

Artikel 9. Für den Erwerb des Anspruchs auf Invaliditätsrenten ist die Zeit, während der der Versicherte Barleistungen aus der Krankenversicherung vor Festsetzung seiner Rente erhalten haben muss, in jedem Falle diejenige, die in der Gesetzgebung des Landes vorgesehen ist, in dem er beim Eintritt des Unfalls oder der Krankheit, die die Invalidität herbeigeführt haben, beschäftigt war.

Artikel 10. Die in der Gesetzgebung über die Knappschaftsversicherung des einen oder des anderen vertragschliessenden Landes vorgesehene Berufsunfähigkeitsrente steht nur den Versicherten zu, die beim Eintritt des Unfalls oder der Krankheit, die die Berufsunfähigkeit herbeigeführt haben, dieser Gesetzgebung unterlagen, oder die bis zur Gewährung dieser Rente in dem Land, in dem diese Gesetzgebung Anwendung findet, gewohnt haben.

Die Rente wird eingestellt bei Rentenberechtigten, die eine Beschäftigung ausserhalb dieses Landes wieder aufnehmen.

Artikel 11. Erfüllt der Versicherte nicht die Voraussetzungen für die Gewährung einer Invaliditätsrente nach jeder der Gesetzgebungen über die Knappschaftsversicherung der beiden Länder, so finden die Bestimmungen des Artikels 9 des Allgemeinen Abkommens Anwendung.

Artikel 12. Die Bestimmungen des Artikels 10 des Allgemeinen Abkommens gelten nicht für Berufsunfähigkeitsrenten.

Kapitel 4. HINTERBLIEBENENVERSICHERUNG (RENTEN)

Artikel 13. Abweichend von den Bestimmungen des Artikels 5 dieser Vereinbarung werden die Leistungen an Waisen ausschliesslich zu Lasten des Versicherungsträgers des Landes gewährt, in dem der Versicherte zuletzt bergmännische Arbeiten verrichtet hat.

Kapitel 5. KINDERBEIHILFEN

Artikel 14. Abweichend von den Bestimmungen des Artikels 5 werden die in der französischen Gesetzgebung über die Knappschaftsversicherung vorgesehenen Kinderbeihilfen an Altersrentner oder deren Witwen unter den in dieser Gesetzgebung festgesetzten Voraussetzungen gewährt.

ABSCHNITT III. VERSCHIEDENE BESTIMMUNGEN

Artikel 15. Diese Vereinbarung, die von jedem der vertragschliessenden Länder gebilligt werden muss, tritt zu dem gleichen Zeitpunkt in Kraft wie das Allgemeine Abkommen.

Sie wird für die Dauer eines Jahres nach dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens geschlossen.

Sie gilt als stillschweigend von Jahr zu Jahr verlängert, es sei denn, dass die drei Monate vor dem Ablauf der Geltungsdauer schriftlich gekündigt wird.

Die Anwartschaften aus Versicherungszeiten, die vor dem Ausserkrafttreten dieser Vereinbarung zurückgelegt worden sind, werden in Zusatzvereinbarungen geregelt werden.

GESCHEHEN zu Paris am 10. Juli 1950 in doppelter Ausfertigung. Eine amtliche deutsche Übersetzung ist der Vereinbarung als Anlage beigefügt.

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:
SCHEUBLE
J. ECKERT

Für die Regierung
der Französischen Republik:
JEAN SERRES
PIERRE LAROQUE

ACCORD COMPLÉMENTAIRE N° 2¹ À LA CONVENTION GÉNÉRALE DU 10 JUILLET 1950² ENTRE LA FRANCE ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE SUR LA SÉCURITÉ SOCIALE

RÉGIME DE SÉCURITÉ SOCIALE APPLICABLE
AUX TRAVAILLEURS FRONTALIERS

Article 1^{er}. Les travailleurs frontaliers français et allemands sont soumis aux dispositions de la Convention générale sur la Sécurité Sociale² entre la France et la République Fédérale d'Allemagne sous réserve des dispositions du présent Accord complémentaire.

Chapitre 1^{er}. ASSURANCE MALADIE-MATERNITÉ-DÉCÈS (ALLOCATIONS)

Article 2. Les prestations en argent afférentes à la législation des assurances sociales sont servies au travailleur frontalier dans le pays où il a son lieu de travail, par les soins de l'organisme de sécurité sociale auquel le travailleur est affilié.

Les prestations en nature afférentes à ladite législation peuvent être dispensées au travailleur frontalier et à ses ayants droit, soit dans le pays du lieu de travail, soit dans celui du lieu de résidence réelle et permanente.

Article 3. Lorsque les prestations en nature sont dispensées au lieu de la résidence, elles le sont :

- Pour le frontalier résidant dans la République Fédérale d'Allemagne par la Caisse locale d'assurance maladie compétente pour le lieu de son domicile, qui assure le service de ces prestations suivant les dispositions de la législation allemande;
- Pour le frontalier résidant en France, par l'organisme de sécurité sociale du lieu de sa résidence qui assure le service de ces prestations suivant les dispositions de la législation française.

Article 4. Les dépenses engagées par l'organisme de sécurité sociale allemand pour le frontalier résidant dans la République Fédérale d'Allemagne et ses ayants droit font l'objet, de la part de l'organisme français de sécurité sociale auquel est affilié ce travailleur, d'un remboursement forfaitaire, compte tenu des prestations en nature que les frontaliers résidant dans la République Fédérale d'Allemagne et leurs ayants droit perçoivent directement des organismes français de sécurité sociale.

Article 5. Les dépenses engagées par l'organisme de sécurité sociale français pour le frontalier résidant en France et ses ayants droit font l'objet d'un remboursement forfaitaire de la part de l'organisme assureur allemand, compte tenu des prestations en nature que les frontaliers résidant en France et leurs ayants droit perçoivent directement des organismes assureurs allemands.

Article 6. Pour l'application des dispositions prévues aux articles 4 et 5 ci-dessus, les autorités administratives compétentes en France et dans la République Fé-

¹ Entré en vigueur le 1^{er} septembre 1950, date fixée d'un commun accord par les Parties, conformément à l'article 17, et au paragraphe 9 du protocole général (voir p. 31 du présent volume).

² Voir p. 4 du présent volume.

dérale d'Allemagne constitueront une Commission qui se réunira au début de chaque trimestre pour établir, d'après les résultats du trimestre précédent, le montant du remboursement forfaitaire dû par les organismes intéressés.

Article 7. Les règlements de comptes sur les bases fixées à l'article 6 interviendront globalement pour l'ensemble des dépenses incombant aux organismes de chaque pays, au cours de chaque trimestre de l'année.

Les créances seront établies dans la monnaie du pays de l'organisme créancier au dernier jour du trimestre considéré et payées avant l'expiration du trimestre suivant au taux de change applicable au jour du transfert des fonds.

Chapitre 2. ACCIDENTS DU TRAVAIL ET MALADIES PROFESSIONNELLES

Article 8. Les prestations en argent afférentes à la législation relative à la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles sont dispensées au travailleur frontalier dans le pays où il a son lieu de travail, par les soins de l'organisme chargé de l'assurance accident du travail auquel le travailleur est affilié, à moins que la législation du pays n'impose cette obligation à l'employeur.

Les prestations en nature afférentes à ladite législation peuvent être dispensées au travailleur frontalier soit dans le pays du lieu de travail, soit dans celui de sa résidence réelle et permanente.

Article 9. Lorsque les prestations en nature dues au titre de la législation française relative à la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles sont dispensées au travailleur frontalier au lieu de sa résidence réelle et permanente dans la République Fédérale d'Allemagne, elles le sont conformément aux dispositions de la législation allemande relative à la réparation des dommages résultant des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Toutefois, le droit de la victime à l'appareillage et aux prestations de rééducation professionnelle ne pourra s'exercer qu'en France et dans les conditions prévues par la législation française.

Article 10. Les dépenses engagées par les organismes d'assurances sociales allemands dans les conditions de l'article 9 ci-dessus sont remboursées par les organismes français de sécurité sociale sans toutefois que ces remboursements puissent dépasser les dépenses qui résulteraient de l'application des tarifs pratiqués en France.

Article 11. Lorsque les prestations en nature, dues au titre de la législation allemande relative à la réparation des dommages résultant des accidents du travail et des maladies professionnelles, sont dispensées au travailleur frontalier au lieu de sa résidence réelle et permanente en France, elles le sont par l'intermédiaire de l'organisme de sécurité sociale du lieu de sa résidence et conformément aux dispositions de la législation française relative à la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Toutefois, le droit de la victime à l'appareillage et aux prestations de rééducation professionnelle ne pourra s'exercer que dans la République Fédérale d'Allemagne et dans les conditions prévues par la législation allemande.

Article 12. Les dépenses engagées par l'organisme de sécurité sociale français dans les conditions de l'article 11 ci-dessus sont remboursées par les organismes allemands, sans toutefois que ces remboursements puissent dépasser les dépenses qui

résulteraient de l'application des tarifs pratiqués dans la République Fédérale d'Allemagne.

Chapitre 3. ALLOCATIONS FAMILIALES

Article 13. Les travailleurs frontaliers travaillant en France et résidant dans la République Fédérale d'Allemagne percevront des allocations familiales suivant un barème tenant compte des allocations de même nature dont bénéficient dans ladite République Fédérale d'Allemagne les travailleurs de même catégorie sans que les allocations attribuées par l'organisme débiteur français puissent jamais excéder celles qui seraient versées à un travailleur résidant dans la localité où travaille habituellement le frontalier et se trouvant dans la même situation de famille.

Chapitre 4. DISPOSITIONS DIVERSES

Article 14. Un arrangement administratif fixe les modalités d'application du présent Accord et notamment, en ce qui concerne les règlements de comptes, les conditions dans lesquelles sont déterminés les forfaits visés aux chapitres 1^{er} et 2 ainsi que les institutions chargées de servir d'intermédiaires entre les organismes débiteurs des deux pays.

Article 15. La Commission instituée à l'article 6 suit l'application du présent Accord et tranche les différends susceptibles de surgir au cours de son exécution.

En cas de divergence de vues au sein de la Commission, le litige est soumis aux Autorités gouvernementales.

Article 16. Le présent accord abroge tous les accords antérieurs relatifs au régime de sécurité sociale applicable aux travailleurs frontaliers.

Article 17. Le présent Accord qui sera approuvé par chacun des pays contractants entrera en vigueur à une date qui sera fixée d'un commun accord.

Il est conclu pour une durée d'une année à partir de la date où il entrera en vigueur.

Il sera renouvelé tacitement d'année en année, sauf dénonciation qui devra être notifiée trois mois avant l'expiration du terme.

FAIT en double exemplaire à Paris, le 10 juillet 1950.

Une traduction officielle en langue allemande est jointe au présent document.

Pour le Gouvernement
de la République Française :

[Signé — Signed]¹

[Signé — Signed]²

Pour le Gouvernement
de la République Fédérale d'Allemagne :

[Signé — Signed]³

[Signé — Signed]⁴

¹ Signé par Jean Serres — Signed by Jean Serres.

² Signé par Pierre Laroque — Signed by Pierre Laroque.

³ Signé par Scheuble — Signed by Scheuble.

⁴ Signé par J. Eckert — Signed by J. Eckert.

[OFFICIAL GERMAN TRANSLATION — TRADUCTION OFFICIELLE ALLEMANDE]

ZWEITE ZUSATZVEREINBARUNG ZUM ALLGEMEINEN ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND FRANKREICH ÜBER DIE SOZIALE SICHERHEIT VOM 10. JULI 1950

SYSTEM DER SOZIALEN SICHERHEIT FÜR GRENZGÄNGER

Artikel 1. Die deutschen und die französischen Grenzgänger unterliegen den Bestimmungen des Allgemeinen Abkommens über die Soziale Sicherheit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich, vorbehaltlich der Bestimmungen dieser Zusatzvereinbarung.

Kapitel 1. KRANKENVERSICHERUNG

(Versicherungen für den Fall der Krankheit, der Mutterschaft und des Todes — Sterbegeld —)

Artikel 2. Die einem Grenzgänger nach der Gesetzgebung über Sozialversicherung zustehenden Geldleistungen werden in dem Land, in dem er seinen Beschäftigungsort hat, durch den Versicherungsträger gewährt, dem der Grenzgänger angehört.

Die einem Grenzgänger und seinen anspruchsberechtigten Familienangehörigen nach der genannten Gesetzgebung zustehenden Sachleistungen können entweder in dem Lande seines Beschäftigungsortes oder in dem Lande seines tatsächlichen und ständigen Wohnsitzes gewährt werden.

Artikel 3. Wenn dies Sachleistungen am Ort des Wohnsitzes gewährt werden, so geschieht dies

- für den in der Bundesrepublik Deutschland wohnhaften Grenzgänger durch die für den Ort seines Wohnsitzes zuständige örtliche Krankenkasse, die diese Leistungen nach den Vorschriften der deutschen Gesetzgebung zu gewähren verpflichtet ist;
- für den in Frankreich wohnhaften Grenzgänger durch den Träger der sozialen Sicherheit des Ortes seines Wohnsitzes, der die Leistungen nach den Vorschriften der französischen Gesetzgebung zu gewähren verpflichtet ist.

Artikel 4. Die von dem deutschen Versicherungsträger für den in der Bundesrepublik Deutschland wohnhaften Grenzgänger und seine Familienangehörigen übernommenen Aufwendungen werden von dem französischen Träger der sozialen Sicherheit, dem der Grenzgänger angehört, durch Zahlung von Pauschbeträgen erstattet, wobei die Sachleistungen in Rechnung zu stellen sind, die die in der Bundesrepublik Deutschland wohnhaften Grenzgänger und ihre Familienangehörigen unmittelbar von den französischen Trägern der sozialen Sicherheit erhalten.

Artikel 5. Die von den französischen Trägern der sozialen Sicherheit für den in Frankreich wohnhaften Grenzgänger und seine Familienangehörigen übernommenen Aufwendungen werden von dem deutschen Versicherungsträger, dem der Grenzgänger angehört, durch Zahlung von Pauschbeträgen erstattet, wobei die

Sachleistungen in Rechnung zu stellen sind, die die in Frankreich wohnhaften Grenzgänger und ihre Familienangehörigen unmittelbar von den deutschen Versicherungsträgern erhalten.

Artikel 6. Für die Durchführung der in den Artikeln 4 und 5 vorgesehenen Bestimmungen werden die in der Bundesrepublik Deutschland und in Frankreich zuständigen Verwaltungsbehörden eine Kommission einsetzen, die am Anfang jedes Vierteljahres zusammentritt, um nach den Ergebnissen des voraufgegangenen Vierteljahres den von den beteiligten Körperschaften geschuldeten Betrag der Pauschalersatzung festzusetzen.

Artikel 7. Die nach den im Artikel 6 festgesetzten Richtlinien sich ergebenden Verrechnungskonten werden für die Gesamtheit der den Trägern jedes Landes zufallenden Aufwendungen im Laufe jedes Kalendervierteljahres ausgeglichen.

Die Forderungen werden in der Währung des Gläubigerlandes am letzten Tage des betreffenden Vierteljahres festgestellt und vor Ablauf des folgenden Vierteljahres zu dem am Tage der Überweisung massgebenden Wechselkurs beglichen.

Kapitel 2. ARBEITSUNFÄLLE UND BERUFSSKRANKHEITEN

Artikel 8. Die nach der Gesetzgebung über die Entschädigung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zustehenden Geldleistungen werden dem Grenzgänger in dem Lande, in dem er seinen Beschäftigungsort hat, durch den Träger der Arbeitsunfallversicherung gewährt, dem der Grenzgänger angehört, es sei denn, dass die Gesetzgebung des Landes diese Verpflichtung dem Arbeitgeber überträgt.

Die nach der genannten Gesetzgebung zustehenden Sachleistungen können dem Grenzgänger entweder in dem Lande seines Beschäftigungsortes oder in dem Lande seines tatsächlichen und ständigen Wohnsitzes gewährt werden.

Artikel 9. Wenn die nach der französischen Gesetzgebung über die Entschädigung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten geschuldeten Sachleistungen dem Grenzgänger am Ort seines tatsächlichen und ständigen Wohnsitzes in der Bundesrepublik Deutschland gewährt werden, so geschieht dies nach den Vorschriften der deutschen Gesetzgebung über die Entschädigung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten.

Der Anspruch des Verletzten auf Hilfsmittel oder Berufsfürsorge kann jedoch nur in Frankreich und unter den in der französischen Gesetzgebung vorgesehenen Voraussetzungen geltend gemacht werden.

Artikel 10. Die unter den Voraussetzungen des Artikels 9 von den deutschen Versicherungsträgern übernommenen Aufwendungen werden von den französischen Trägern der sozialen Sicherheit insoweit erstattet, als diese Erstattungen nicht die Aufwendungen übersteigen, die sich bei der Anwendung der in Frankreich üblichen Tarife ergeben würden.

Artikel 11. Wenn die nach der deutschen Gesetzgebung über die Entschädigung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten geschuldeten Sachleistungen dem Grenzgänger am Ort seines tatsächlichen und ständigen Wohnsitzes in Frankreich gewährt werden, so geschieht dies durch Vermittlung des für den Ort seines Wohnsitzes zuständigen Trägers der sozialen Sicherheit und nach den Vorschriften der französischen Gesetzgebung über die Entschädigung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten.

Der Anspruch des Verletzten auf Hilfsmittel oder Berufsfürsorge kann jedoch nur in der Bundesrepublik Deutschland und unter den in der deutschen Gesetzgebung vorgesehenen Voraussetzungen geltend gemacht werden.

Artikel 12. Die unter den Voraussetzungen des Artikels 11 von dem französischen Träger der sozialen Sicherheit übernommenen Aufwendungen werden von den deutschen Sozialversicherungsträgern insoweit erstattet, als diese Erstattungen nicht die Aufwendungen übersteigen, die sich bei der Anwendung der in der Bundesrepublik Deutschland üblichen Tarife ergeben würden.

Kapitel 3. FAMILIENBEIHILFEN

Artikel 13. Die in Frankreich beschäftigten und in der Bundesrepublik Deutschland wohnhaften Grenzgänger erhalten Familienbeihilfen nach dem gleichen Tarif, nach dem Arbeitnehmer der gleichen Berufsgruppe in der Bundesrepublik Deutschland gleichartige Familienbeihilfen erhalten, jedoch dürfen die von dem verpflichteten französischen Träger zu gewährenden Beihilfen nicht über diejenigen hinausgehen, die an einen Arbeitnehmer mit gleichem Familienstand gewährt werden, der am Beschäftigungsort des Grenzgängers wohnt.

Kapitel 4. VERSCHIEDENE BESTIMMUNGEN

Artikel 14. Eine Verwaltungsvereinbarung bestimmt das Nähere über die Anwendung dieser Vereinbarung, insbesondere über die Bedingungen, unter denen die im Kapitel 1 und 2 bezeichneten Pauschbeträge ermittelt und verrechnet werden, sowie über Verbindungsstellen, die zwischen den verpflichteten Körperschaften der beiden Länder eingeschaltet werden.

Artikel 15. Die nach Artikel 6 zu bildende Kommission sorgt für die Durchführung dieser Vereinbarung und entscheidet über Meinungsverschiedenheiten, die im Laufe ihrer Durchführung auftreten können.

Falls in der Kommission Meinungsverschiedenheiten auftreten, wird der Streitfall den Regierungsbehörden vorgelegt.

Artikel 16. Diese Vereinbarung tritt an die Stelle aller früheren Abkommen über die soziale Sicherheit der Grenzgänger.

Artikel 17. Diese Vereinbarung, die von jedem der vertragschliessenden Länder gebilligt werden muss, tritt zu einem Zeitpunkt in Kraft, der durch eine gemeinsame Vereinbarung festgesetzt werden wird.

Sie wird für die Dauer eines Jahres nach dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens geschlossen.

Sie gilt als stillschweigend von Jahr zu Jahr verlängert, es sei denn, dass sie drei Monate vor dem Ablauf der Geltungsdauer schriftlich gekündigt wird.

GESCHEHEN zu Paris am 10. Juli 1950 in doppelter Ausfertigung. Eine amtliche deutsche Übersetzung ist der Vereinbarung als Anlage beigefügt.

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:
SCHEUBLE
J. ECKERT

Für die Regierung
der Französischen Republik:
JEAN SERRES
PIERRE LAROQUE

ACCORD COMPLÉMENTAIRE N° 3¹ À LA CONVENTION GÉNÉRALE DU 10 JUILLET 1950² ENTRE LA FRANCE ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE SUR LA SÉCURITÉ SOCIALE, RELATIF À LA SITUATION, EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ SOCIALE, DES RÉFUGIÉS ET PERSONNES DÉPLACÉES QUI SONT OU QUI ONT ÉTÉ OCCUPÉS ALTERNATIVEMENT OU SUCCESSIVEMENT EN FRANCE ET DANS LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Article 1^{er}. Les travailleurs salariés ou assimilés aux salariés, réfugiés et personnes déplacées, qui sont ou qui ont été occupés alternativement ou successivement dans les deux pays contractants bénéficient, sous les réserves prévues au présent accord, des dispositions de la Convention générale entre la France et la République Fédérale d'Allemagne sur la sécurité sociale² et de l'Accord complémentaire n° 1 relatif au régime de sécurité sociale applicable aux travailleurs des mines et établissements assimilés³.

Article 2. Par «réfugiés» et «personnes déplacées», il y a lieu d'entendre les personnes reconnues comme telles au sens de la première partie de l'annexe I de la Convention Internationale du 15 décembre 1946 portant constitution de l'Organisation Internationale pour les Réfugiés.

Article 3. Les conditions de résidence auxquelles les dispositions de la Convention et de l'Accord Complémentaire précités subordonnent l'octroi de certains avantages ne visent que la résidence sur le territoire des deux pays contractants.

Article 4. Le présent Accord qui sera approuvé par chacun des pays contractants entrera en vigueur à la même date que la Convention générale.

Il est conclu pour une durée d'une année à partir de la date où il entrera en vigueur.

Il sera renouvelé tacitement d'année en année sauf dénonciation qui devra être notifiée trois mois avant l'expiration du terme.

FAIT en double exemplaire à Paris, le 10 juillet 1950.

Une traduction officielle en langue allemande est jointe au présent document.

Pour le Gouvernement
de la République Française :

[Signé — Signed]⁴

[Signé — Signed]⁵

Pour le Gouvernement
de la République Fédérale d'Allemagne :

[Signé — Signed]⁶

[Signé — Signed]⁷

¹ Entré en vigueur le 21 décembre 1951, date de l'entrée en vigueur de la Convention générale du 10 juillet 1950 (voir note 2 ci-dessous), conformément à l'article 4.

² Voir p. 4 du présent volume.

³ Voir p. 38 du présent volume.

⁴ Signé par Jean Serres — Signed by Jean Serres.

⁵ Signé par Pierre Laroque — Signed by Pierre Laroque.

⁶ Signé par Scheuble — Signed by Scheuble.

⁷ Signé par J. Eckert — Signed by J. Eckert.

[OFFICIAL GERMAN TRANSLATION — TRADUCTION OFFICIELLE ALLEMANDE]

DRITTE ZUSATZVEREINBARUNG ZUM ALLGEMEINEN ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND FRANKREICH ÜBER DIE SOZIALE SICHERHEIT VOM 10. JULI 1950 BETREFFEND DIE LAGE DER FLÜCHTLINGE UND VERDRÄNGTEN PERSONEN IN ANGELEGENHEITEN DER SOZIALEN SICHERHEIT, DIE NACHEINANDER ODER ABWECHSELND IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND IN FRANKREICH BESCHÄFTIGT SIND ODER GEWESEN SIND.

Artikel 1. Die gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer und die ihnen Gleichgestellten, die Flüchtlinge oder verdrängte Personen sind und nacheinander oder abwechselnd in den beiden vertragschliessenden Ländern beschäftigt sind oder gewesen sind, haben unter den in dieser Vereinbarung vorgesehenen Vorbehalten Anspruch auf die Vorteile nach den Bestimmungen des Allgemeinen Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich über die Soziale Sicherheit und der Ersten Zusatzvereinbarung über das System der sozialen Sicherheit für Arbeitnehmer der Bergwerke und gleichgestellter Unternehmen.

Artikel 2. Als Flüchtlinge und verdrängte Personen gelten die Personen, die als solche im Sinne des ersten Teiles des Anhangs I der Internationalen Konvention vom 15. Dezember 1946 über die Verfassung der Internationalen Organisation für die Flüchtlinge anerkannt sind.

Artikel 3. Die Wohnsitzbedingungen, von denen die Bestimmungen des Allgemeinen Abkommens und der Ersten Zusatzvereinbarung die Gewährung gewisser Vorteile abhängig machen, beziehen sich nur auf den Wohnsitz im Gebiet der beiden vertragschliessenden Länder.

Artikel 4. Diese Vereinbarung, die von jedem der vertragschliessenden Länder gebilligt werden muss, tritt zu dem gleichen Zeitpunkt in Kraft wie das Allgemeine Abkommen.

Sie wird für die Dauer eines Jahres nach dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens geschlossen.

Sie gilt als stillschweigend von Jahr zu Jahr verlängert, es sei denn, dass sie drei Monate vor dem Ablauf der Geltungsdauer schriftlich gekündigt wird.

GESCHEHEN zu Paris am 10. Juli 1950 in doppelter Ausfertigung. Eine amtliche deutsche Übersetzung ist der Vereinbarung als Anlage beigefügt.

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:
SCHEUBLE
J. ECKERT

Für die Regierung
der Französischen Republik:
JEAN SERRES
PIERRE LAROQUE

ACCORD COMPLÉMENTAIRE N° 4¹ À LA CONVENTION GÉNÉRALE DU 10 JUILLET 1950² ENTRE LA FRANCE ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE SUR LA SÉCURITÉ SOCIALE RELATIF AUX TRAVAILLEURS FRANÇAIS OCCUPÉS EN ALLEMAGNE ENTRE LE 1^{er} JUILLET 1940 ET LE 8 MAI 1945 ET AUX TRAVAILLEURS ALLEMANDS OCCUPÉS EN FRANCE ENTRE LE 8 MAI 1945 ET LE 30 JUIN 1950

Article 1^{er}. Par dérogation aux dispositions de la Convention générale² et des Accords complémentaires n° 1³ et 3⁴ aucune prestation ne peut être réclamée aux Institutions de sécurité sociale de la République Fédérale d'Allemagne au titre de la législation allemande de sécurité sociale du fait de leur travail en Allemagne au cours de la période comprise entre le 1^{er} juillet 1940 et le 8 mai 1945 :

1. Risques maladie, maternité, invalidité, décès et accidents du travail

En ce qui concerne les ex-prisonniers de guerre français transformés en travailleurs libres et les travailleurs français du Service du Travail Obligatoire, occupés en Allemagne entre le 1^{er} juillet 1940 et le 8 mai 1945, qui ont bénéficié ou sont susceptibles de bénéficier des prestations de la législation française en matière de sécurité sociale ou d'accidents du travail comme s'ils avaient été affiliés au régime français de sécurité sociale ou d'accidents du travail pendant la période de leur occupation en Allemagne.

2. Risques vieillesse et décès (pensions)

Pour les périodes ci-dessus visées qui sont assimilées à des périodes d'assurance par la législation française.

Article 2. Les dispositions de l'article 1^{er} sont applicables aux ayants droit des travailleurs français susvisés.

Article 3. Paragraphe 1^{er}. Par dérogation aux dispositions de la Convention générale et des Accords complémentaires n° 1 et 3, les ex-prisonniers de guerre allemands devenus travailleurs libres ainsi que les travailleurs civils allemands entrés en France après le 8 mai 1945, qui auront été occupés en France entre le 8 mai 1945 et le 30 juin 1950 et qui auront quitté la France avant le 1^{er} janvier 1951, reçoivent à partir de la date de leur retour dans la République Fédérale d'Allemagne, de la part des Institutions de sécurité sociale allemandes, les prestations auxquelles ils auraient pu prétendre si la législation de sécurité sociale en vigueur dans la République Fédérale d'Allemagne leur avait été applicable pendant la période de leur travail en France.

Les dispositions du premier alinéa sont applicables aux ayants droit des travailleurs allemands susvisés lorsque lesdits ayants droit résident dans la République Fédérale d'Allemagne.

Pour autant que les intéressés résident dans l'un des pays contractants, les périodes d'assurance accomplies en France entre le 8 mai 1945 et le 30 juin 1950, par les travailleurs allemands visés au premier alinéa du présent article, seront assimilées,

¹ Entré en vigueur le 21 décembre 1951, date de l'entrée en vigueur de la Convention sur la sécurité sociale du 10 juillet 1950 (voir note 2 ci-dessous), conformément à l'article 6.

² Voir p. 4 du présent volume.

³ Voir p. 38 du présent volume.

⁴ Voir p. 50 du présent volume.

en ce qui concerne les risques vieillesse et décès (pensions), à des périodes d'assurance dans la République Fédérale d'Allemagne.

Paragraphe 2. Aucune prestation du fait du travail en France des personnes susvisées au cours de la même période ne pourra être réclamée soit aux organismes français de sécurité sociale, soit aux employeurs responsables ou assureurs substitués, en application de la législation française en matière de sécurité sociale ou d'accidents du travail.

De même, dans le cas où les intéressés quitteraient la France pour se rendre dans un pays autre que la République Fédérale d'Allemagne, ils ne pourraient réclamer du fait de leur travail en France, au titre de la période visée ci-dessus, aucune prestation aux organismes français de sécurité sociale ou aux employeurs responsables ou assureurs substitués.

Article 4. Les employeurs responsables ou assureurs substitués effectueront à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale et à la Caisse Autonome Nationale de Sécurité Sociale dans les Mines, dans les conditions arrêtées par le Gouvernement français, un versement compensateur des obligations dont ils sont libérés à l'égard des personnes visées à l'article 3.

Article 5. Les dispositions prévues par le présent Accord ne sauraient servir de précédent en ce qui concerne le règlement des créances que pourraient posséder l'Etat français ou des personnes physiques ou morales françaises sur les Institutions allemandes dans tous domaines autres que ceux faisant l'objet du présent Accord.

Article 6. Le présent Accord sera approuvé par chacun des pays contractants.

FAIT en double exemplaire, à Paris, le 10 juillet 1950, en allemand et en français, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République Française :

[Signé — Signed]¹

[Signé — Signed]²

Pour le Gouvernement
de la République Fédérale d'Allemagne :

[Signé — Signed]³

[Signé — Signed]⁴

¹ Signé par Jean Serres — Signed by Jean Serres.

² Signé par Pierre Laroque — Signed by Pierre Laroque.

³ Signé par Scheuble — Signed by Scheuble.

⁴ Signé par J. Eckert — Signed by J. Eckert.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

VIERTE ZUSATZVEREINBARUNG ZUM ALLGEMEINEN ABKOMMEN ZWISCHEN FRANKREICH UND DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND ÜBER DIE SOZIALE SICHERHEIT VOM 10. JULI 1950 BETREFFEND DIE IN DEUTSCHLAND ZWISCHEN DEM 1. JULI 1940 UND DEM 8. MAI 1945 BESCHÄFTIGT GEWESENEN FRANZÖSISCHEN ARBEITSKRÄFTE UND DIE IN FRANKREICH ZWISCHEN DEM 8. MAI 1945 UND DEM 30. JUNI 1950 BESCHÄFTIGT GEWESENEN DEUTSCHEN ARBEITSKRÄFTE

Artikel 1. Abweichend von den Bestimmungen des allgemeinen Abkommens und der ersten und der dritten Zusatzvereinbarung kann gegenüber den Versicherungsträgern der Bundesrepublik Deutschland auf Grund der deutschen Gesetzgebung über Sozialversicherung kein Leistungsanspruch auf Grund einer Beschäftigung in Deutschland im Laufe des Zeitraums zwischen dem 1. Juli 1940 und dem 8. Mai 1945 geltend gemacht werden. Dies gilt für:

1. Die Wagnisse der Krankheit, der Mutterschaft, der Invalidität, des Todes und der Arbeitsunfälle

Hinsichtlich der zu freien Arbeitnehmern gewordenen ehemaligen französischen Kriegsgefangenen und der französischen Arbeitnehmer, die der Dienstverpflichtung unterlagen, soweit sie zwischen dem 1. Juli 1940 und dem 8. Mai 1945 in Deutschland beschäftigt waren und Leistungen nach den französischen Gesetzen über soziale Sicherheit oder Arbeitsunfälle erhalten oder auf sie Anspruch haben, als ob sie während der Zeit ihrer Beschäftigung in Deutschland dem französischen System der sozialen Sicherheit oder der Arbeitsunfälle angehört hätten;

2. Die Wagnisse des Alters und des Todes (Renten)

Hinsichtlich der vorstehend bezeichneten Zeiten, die den Versicherungszeiten nach der französischen Gesetzgebung gleichgestellt werden.

Artikel 2. Die Bestimmungen des Artikels 1 gelten auch für die anspruchsberechtigten Familienangehörigen der genannten französischen Arbeitskräfte.

Artikel 3. § 1. Abweichend von den Bestimmungen des allgemeinen Abkommens und der ersten und der dritten Zusatzvereinbarung erhalten die zu freien Arbeitnehmern gewordenen ehemaligen deutschen Kriegsgefangenen sowie die nach dem 8. Mai 1945 nach Frankreich gekommenen deutschen zivilen Arbeitskräfte, die in Frankreich zwischen dem 8. Mai 1945 und dem 30. Juni 1950 beschäftigt waren und Frankreich vor dem 1. Januar 1951 verlassen haben oder werden, vom Zeitpunkt ihrer Rückkehr in die Bundesrepublik Deutschland von den Versicherungsträgern die Leistungen, auf die sie Anspruch hätten erheben können, wenn die in der Bundesrepublik Deutschland geltende Gesetzgebung über Sozialversicherung auf sie während ihrer Beschäftigungszeit in Frankreich anwendbar gewesen wäre.

Die Bestimmungen im ersten Absatz dieses Artikels gelten auch für anspruchsberechtigte Familienangehörige der bezeichneten deutschen Arbeitnehmer, wenn und solange diese Angehörigen in der Bundesrepublik Deutschland wohnen.

Solange die Berechtigten in einem der vertragschliessenden Länder wohnen, werden die von den im ersten Absatz dieses Artikels bezeichneten deutschen Arbeits-

kräften in Frankreich zwischen dem 8. Mai 1945 und dem 30. Juni 1950 zurückgelegten Versicherungszeiten für die Wagnisse des Alters und des Todes (Renten) den in der Bundesrepublik Deutschland zurückgelegten Versicherungszeiten gleichgestellt.

§ 2. Auf Grund der Beschäftigung der vorstehend bezeichneten Personen während des genannten Zeitraumes in Frankreich kann keine Leistung von den französischen Trägern der sozialen Sicherheit oder den verpflichteten Arbeitgebern oder den an ihre Stelle tretenden Versicherern auf Grund der französischen Gesetzgebung über soziale Sicherheit oder Arbeitsunfälle beansprucht werden.

Auch in den Fällen, in denen die Berechtigten Frankreich verlassen sollten, um sich in ein anderes Land als die Bundesrepublik Deutschland zu begeben, können sie auf Grund der Tatsache ihrer Arbeit in Frankreich im Rahmen des oben bezeichneten Zeitraums keine Leistung von den französischen Trägern der sozialen Sicherheit oder den verpflichteten Arbeitgebern oder den an ihre Stelle tretenden Versicherern verlangen.

Artikel 4. Die verpflichteten Arbeitgeber oder die an ihre Stelle tretenden Versicherer werden gemäss den von der französischen Regierung zu treffenden Bestimmungen an die Nationalkasse für Soziale Sicherheit und die Autonome Nationalkasse für Soziale Sicherheit im Bergbau eine Entschädigungszahlung zur Abgeltung der Verpflichtungen leisten, von denen sie hinsichtlich der im Artikel 3 bezeichneten Personen befreit worden sind.

Artikel 5. Die in dieser Vereinbarung vorgesehenen Bestimmungen greifen nicht der Regelung von Forderungen vor, die der Französische Staat oder französische natürliche oder juristische Personen gegen deutsche Einrichtungen in allen denjenigen Bereichen haben könnten, die nicht Gegenstand dieser Vereinbarung sind.

Artikel 6. Die Vereinbarung muss von jedem der vertragschliessenden Länder gebilligt werden.

GESCHEHEN zu Paris am 10. Juli 1950 in doppelter Ausfertigung in deutscher und französischer Sprache, wobei der Wortlaut in beiden Sprachen verbindlich ist.

Für die Regierung
der Französischen Republik:

[Signed — Signé]¹

[Signed — Signé]²

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:

[Signed — Signé]³

[Signed — Signé]⁴

¹ Signed by Jean Serres—Signé par Jean Serres.

² Signed by Pierre Laroque—Signé par Pierre Laroque.

³ Signed by Scheuble—Signé par Scheuble.

⁴ Signed by J. Eckert—Signé par J. Eckert.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

GENERAL CONVENTION¹ BETWEEN FRANCE AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY ON SOCIAL SECURITY

The Government of the French Republic and the Government of the Federal Republic of Germany, desiring to secure the benefit of the legislation concerning social security in France and the legislation concerning social insurance in the Federal Republic of Germany for persons to whom such legislation applies or has applied, have agreed on the following provisions:

TITLE I. GENERAL PRINCIPLES

Article 1. Paragraph 1. French and German employed persons or persons treated as such under the legislation specified in article 2 of this Convention shall be subject to the social security legislation applicable in the Federal Republic of Germany and in France respectively and shall enjoy the benefits thereof under the same conditions as nationals of the other country.

Paragraph 2. German nationals other than those referred to in paragraph 1 of this article shall receive family allowances in accordance with the legislation referred to in article 2, paragraph 1 (1) (d), applicable in France under the same conditions as French nationals.

Paragraph 3. French nationals resident in the Federal Republic of Germany and German nationals resident in France shall be admitted to voluntary insurance or optional continuing insurance under the legislation specified in article 2 under the same conditions as nationals of the country of residence, account being taken of any periods of insurance in France or in the Federal Republic of Germany.

Article 2. Paragraph 1. This Convention shall apply to the following legislation:

(1) In France:

- (a) the legislation establishing the organization of social security;
- (b) the general legislation establishing the social insurance scheme applicable to insured persons in non-agricultural occupations as regards sickness, invalidity, old age and death insurance and coverage of maternity expenses;
- (c) the social insurance legislation applicable to persons employed or treated as employed in agricultural occupations as regards coverage of the risks and expenses referred to in (b) above;
- (d) the legislation concerning family allowances;
- (e) the legislation relating to the prevention of, and compensation for, industrial accidents and occupational diseases;
- (f) special social security schemes, in so far as they relate to risks or benefits covered by the legislation specified in the foregoing items, and in particular the social security scheme for the mining industry.

¹ Came into force on 21 December 1951, the date agreed upon by the Parties, in accordance with article 35 (1).

(2) In the Federal Republic of Germany:

The legislation concerning:

- (a) sickness insurance (insurance in respect of sickness, maternity and death (death grant));
- (b) accident insurance (insurance against industrial accidents and occupational diseases);
- (c) wage-earners' pension insurance, salaried employees' pension insurance and mineworkers' pension insurance (invalidity or disability, old age and death insurance (pensions)).

Paragraph 2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 (1) (b) above, this Convention shall not apply to the French Act of 23 September 1948, No. 48-1473, extending to students certain provisions of the Ordinance of 19 October 1945 establishing the social insurance scheme applicable to insured persons in non-agricultural occupations, unless an administrative arrangement is made to that effect.

Paragraph 3. An administrative arrangement shall establish the conditions under which the provisions of the legislation relating to the prevention of, and compensation for, industrial accidents shall apply to French or German prisoners.

Paragraph 4. This Convention shall also apply to all laws or regulations by which the legislation specified in paragraph 1 of this article has been or may be amended or supplemented.

However, it shall apply:

- (a) to laws or regulations covering a new branch of social security only if the contracting countries have made an arrangement to that effect;
- (b) to laws or regulations extending existing schemes to new categories of beneficiaries only if the Government of the country concerned does not object and notify the Government of the other country of its objection within a period of three months from the date of official publication of the said laws or regulations.

Article 3. Paragraph 1. Employed persons or persons treated as such under the legislation applicable in each of the contracting countries who are employed in the territory of one of those countries shall be subject to the legislation in force at their place of employment.

Paragraph 2. The principle laid down in paragraph 1 of this article shall be subject to the following exceptions:

- (a) employed persons or persons treated as such who are employed in a country other than the country of their normal residence by an enterprise having in the latter country an establishment in which they are regularly employed shall remain subject to the legislation in force in the country of their normal place of employment, provided that their employment in the territory of the other country does not exceed six months; if the said employment is prolonged for unforeseen reasons beyond the period originally intended and exceeds six months, the application of the legislation in force in the country of the normal place of employment may be continued, by way of exception, with the agreement of the Government of the country in which they are temporarily employed;
- (b) in the case of enterprises or establishments bisected by the common frontier of the two countries, the legislation applicable to persons employed in the said enterprises or establishments shall be exclusively that in force in the country in which the enterprise has its principal place of business;

- (c) employed persons or persons treated as such who are in the service of public transport enterprises of one of the contracting countries and are employed in the other country either temporarily or, on a permanent basis, on connecting lines or at frontier railway stations shall be subject to the provisions in force in the country in which the enterprise has its principal place of business;
- (d) in the case of transport enterprises other than those referred to in (c) above whose operations extend from one of the contracting countries into the other country, persons employed in the mobile sections (travelling personnel) of such enterprises shall be subject exclusively to the provisions in force in the country in which the enterprise has its principal place of business;
- (e) employed persons or persons treated as such who are in the service of an official administrative department (customs, post office, passport control, etc.) and are seconded by one of the contracting countries to the other country shall be subject to the provisions in force in the seconding country.

Paragraph 3. French or German nationals other than employed persons or persons treated as such shall be subject to the legislation relating to family allowances in force at the place where they carry on their principal business. If they do not carry on any business, they shall be subject to the legislation in force at the place of their normal residence.

Paragraph 4. The administrative authorities specified in article 28 may, by agreement, provide for exceptions to the rules set forth in paragraphs 1 and 3 of this article. They may also agree that the exceptions provided for in paragraph 2 shall not apply in particular cases.

Article 4. The provisions of article 3, paragraph 1, shall apply to employed persons or persons treated as such, regardless of nationality, who are employed at French or German consular posts or are in the personal service of agents of such posts.

However:

- (1) career consular agents, including officers on the staff of chancelleries shall be excepted from the application of this article;
- (2) employed persons or persons treated as such who are nationals of the country represented by the consular post and are not permanently established in the country in which they are employed shall remain subject to the legislation of their country of origin. However, they may, with the consent of the Government of the country represented by the consular post, opt for the application of the provisions of article 3, paragraph 1.

TITLE II. SPECIAL PROVISIONS

Chapter 1. SICKNESS, MATERNITY AND DEATH INSURANCE

Article 5. Paragraph 1. Employed persons or persons treated as such who remove from one country to the other shall, together with their dependants forming part of their household in the country of the new place of employment, receive sickness insurance benefits in that country, provided that:

- (1) they have worked in that country as employed persons or persons treated as such;
- (2) the sickness manifested itself after their arrival in the territory of that country, unless the legislation applicable to them at their new place of employment provides more favourable conditions governing eligibility;

- (3) they fulfil the requirements for receipt of such benefits under the legislation of the country of their new place of employment, account being taken of the insurance periods completed successively in the two countries.

Paragraph 2. Employed persons or persons treated as such who remove from one country to the other shall, together with their dependants forming part of their household in the country of the new place of employment, receive maternity benefits in that country, provided that:

- (1) they have worked in that country as employed persons or persons treated as such;
- (2) they fulfil the requirements for receipt of such benefits under the legislation of the country of their new place of employment, account being taken of the period of participation in the country which they have left and the period subsequent to their becoming participants in the country of their new place of employment.

However, the cost of maternity benefits shall be borne by the social insurance institution of the scheme in which the person concerned was a participant at the presumed date of conception or during the immediately preceding period. That institution shall reimburse to the social security institution of the country of the new place of employment the amount of the expenses incurred.

If the date of conception cannot be precisely determined, it shall be deemed to be the two hundred and seventieth day before birth.

Article 6. Subject to the special rules laid down in supplementary agreements concerning frontier workers, dependants of employed persons or persons treated as such referred to in the preceding article who are normally resident in one of the countries while the employed person exercises his employment in the other country shall receive sickness and maternity insurance benefits in kind in their country of residence, the cost being borne by the institutions of that country.

In such a case, insurance periods completed by the employed person in the territory in which he exercises his employment shall be assimilated to insurance periods completed in the country of residence of the dependants and shall be aggregated with any insurance periods completed by the employed person in the latter country.

The mode of application of this article shall be determined by the competent administrative authority of the country of residence of the dependants.

The provisions of this article shall not apply if the dependant for whom benefits are claimed established his normal residence in the country where the benefits are claimed subsequent to the accident or to the commencement of the sickness or the presumed date of conception.

Article 7. On the death of an employed person or person treated as such who has removed from one country to the other, death benefits shall be payable in accordance with the legislation of the country of the new place of employment, provided that:

- (1) the deceased had worked in that country as an employed person or person treated as such;
- (2) the deceased fulfilled the requirements for receipt of such benefits under the legislation of the country of his new place of employment, account being taken of the period of participation in the country which he had left and the period subsequent to his becoming a participant in the country of his new place of employment.

Article 8. Paragraph 1. Persons who, in accordance with this Convention, have been awarded an old age or survivor's pension as a result of the aggregation of insurance periods shall, together with their dependants, be entitled to sickness insurance benefits in kind if they fulfil the conditions laid down by the legislation of the country of residence. The cost of such benefits shall be borne by social security institutions of the country of residence.

Paragraph 2. A supplementary agreement may establish the manner in which sickness insurance benefits in kind for persons in receipt of an invalidity pension under the legislation of one of the countries who transfer their residence to the territory of the other country, and benefits in kind for dependants of such persons forming part of their household in the country of residence, shall be provided by the social security institutions liable for the pension.

Chapter 2. INVALIDITY INSURANCE

Article 9. Paragraph 1. In the case of French or German employed persons or persons treated as such who have been insured successively or alternately in both contracting countries under one or more invalidity insurance schemes, the insurance periods completed under those schemes and any periods treated as equivalent to insurance periods under the said schemes shall, provided that they do not overlap, be aggregated for the purpose of both the determination of entitlement to benefits in cash or in kind and the maintenance or recovery of such entitlement.

Paragraph 2. Where the legislation of one of the contracting countries makes it a condition for the award of particular benefits that the periods shall have been completed in an occupation which is subject to a special insurance scheme, only the periods completed under the corresponding special scheme or schemes of the other country shall be aggregated for the purpose of qualification for such benefits. Nevertheless, if in either contracting country there is no special scheme for a given occupation, the insurance periods completed in that occupation under one of the schemes referred to in paragraph 1 of this article shall be aggregated.

Paragraph 3. Invalidity insurance benefits in cash shall be paid in accordance with the provisions of the legislation which was applicable to the person concerned at the time when a medical diagnosis of the illness was first made or on the date of the accident, and the cost shall be borne by the institution which is competent under that legislation.

Paragraph 4. If, however, at the beginning of the calendar quarter in which the illness occurred the invalid, having been previously subject to an invalidity insurance scheme of the other country, had not been subject for at least one year to the legislation of the country in which the illness was diagnosed, he shall receive from the competent institution of the other country the cash benefits provided for under the legislation of that country. This provision shall not apply if the invalidity is the result of an accident.

Paragraph 5. If the amount of the invalidity pension varies according to the length of time for which the beneficiary was insured, all the periods referred to in paragraphs 1 and 2 of this article shall, for the purpose of calculating that amount, be taken into account in accordance with the legislation applied by the institution awarding the pension.

Paragraph 6. The supplement of any amount payable in accordance with German legislation for insurance periods completed in France shall be calculated on the basis of the average supplementary amount paid in respect of insurance periods completed under the German pensions insurance scheme.

Paragraph 7. The average wage taken into account for the purpose of calculating the benefits the cost of which is to be borne by French social security institutions shall be determined on the basis of the wages found to have been earned during the insurance period completed under the French social security legislation.

Article 10. If, after suspension or termination of the invalidity pension, the insured person recovers his entitlement, the provision of benefits shall be resumed by the institution liable for the pension originally awarded, where the invalidity is attributable to the illness or accident which resulted in the award of that pension.

Article 11. Paragraph 1. Where appropriate, an invalidity pension shall be converted into an old age pension under the conditions laid down by the legislation under which it was awarded. However, a German invalidity pension shall, after attainment of the age of 60 years, be deemed to be an old age pension for the purposes of this Convention. Where appropriate, the provisions of chapter 3 below shall apply.

Paragraph 2. Where an employed person or person treated as such fulfils the age requirement under the French old age insurance legislation and qualifies for an invalidity pension under the German legislation, the pension payable to him shall be calculated in accordance with article 13.

Article 12. The administrative authorities specified in article 28 shall, by agreement, determine the procedures for medical and administrative supervision of invalids.

Chapter 3. OLD AGE INSURANCE AND DEATH INSURANCE (PENSIONS)

Article 13. Paragraph 1. In the case of French or German employed persons or persons treated as such who have been insured successively or alternately in both contracting countries under one or more old age or death insurance (pensions) schemes, the insurance periods completed under those schemes and any periods treated as equivalent to insurance periods under the said schemes shall, provided that they do not overlap, be aggregated for the purpose of both the determination of entitlement to benefits and the maintenance or recovery of such entitlement.

Paragraph 2. Where the legislation of one of the contracting countries makes it a condition for the award of particular benefits that the periods shall have been completed in an occupation which is subject to a special insurance scheme, only the periods completed under the corresponding special scheme or schemes of the other country shall be aggregated for the purpose of qualification for such benefits. Nevertheless, if in either contracting country there is no special scheme for a given occupation, the insurance periods completed in that occupation under one of the schemes referred to in paragraph 1 above shall be aggregated.

Paragraph 3. The benefits to which an insured person is entitled under the old age insurance scheme of one of the contracting countries shall be determined, in principle, by establishing the amount of the benefits to which he would be entitled if all the insurance periods referred to in paragraph 1 had been completed under the legislation of each of the contracting countries to which he has been subject.

The relevant institution of each contracting country shall determine, in accordance with its own legislation and taking into account all the insurance periods, whether the insured person fulfils the requirements for entitlement to the benefit laid down by that legislation.

That institution shall determine *pro forma* the amount of the benefit to which the insured person would be entitled if all the aggregated insurance periods had been completed exclusively under its own legislation and shall establish the proportional amount of the benefits due according to the duration of the periods completed under that legislation.

Benefits or portions of benefits which vary according to the length of time for which the beneficiary was insured and the amount of which is established exclusively on the basis of the periods completed under the legislation of one of the countries shall not be subject to reduction.

Benefits or portions of benefits the amount of which does not vary according to the length of time for which the beneficiary was insured shall be reduced according to the proportion which the duration of the periods to be taken into account for the purpose of calculating benefits under the legislation of one of the countries bears to the total duration of the periods to be taken into account for the purpose of calculating benefits under the legislation of all the relevant institutions.

Paragraph 4. If, under the legislation of one of the contracting countries, the calculation of benefits is based on an average wage, an average contribution or a supplementary amount, only the insurance periods completed under the legislation of that country shall be taken into account in determining such average or supplementary amount for the purpose of calculating the benefit the cost of which is to be borne by the institution of that country.

Paragraph 5. The rules laid down in the preceding paragraphs shall apply to death insurance (pensions).

Article 14. Where, at a given time, account being taken of all the period referred to in article 13, paragraphs 1 and 2, an insured person does not fulfil the requirements laid down by the legislation of both countries, his entitlement to a pension under each body of legislation shall be established as and when he fulfils those requirements.

Article 15. Paragraph 1. Any person may, at the time when he becomes entitled to a pension, waive the application of the provisions of article 13 of this Convention. In that case the benefits to which he is entitled under the legislation of each country shall be paid separately by the relevant institutions.

Paragraph 2. The person concerned shall be entitled once again to opt between the application of article 13 and the application of this article if it is in his interest to do so by reason of a change in the legislation of one of the countries or the transfer of his residence from one country to the other or, in the case referred to in article 14, at the time when he becomes entitled to an additional pension under one of the bodies of legislation applicable to him.

Chapter 4. PROVISIONS COMMON TO INVALIDITY, OLD AGE AND DEATH INSURANCE (PENSIONS)

Article 16. If the legislation of one of the contracting countries makes the award of particular benefits conditional on the fulfilment of residential requirements, such requirements shall not apply to German or French nationals as long as they are resident in the territory of one of the Contracting Parties.

In other cases, nationals of one of the countries who are entitled to a pension from the social security institutions of the other country shall receive that pension under the same conditions as nationals of the latter country.

Article 17. For the purposes of article 13, paragraph 3, only insurance periods reckonable under the scheme under which they were completed and having a duration of not less than six months shall be taken into account in both the Federal Republic of Germany and France.

Chapter 5. FAMILY ALLOWANCES

Article 18. If national legislation makes the acquisition of entitlement to family allowances conditional on the completion of periods of employment, of activity in a trade or of similar activity, periods completed in both countries shall be taken into account.

Chapter 6. INDUSTRIAL ACCIDENTS AND OCCUPATIONAL DISEASES

Article 19. Any provisions in the legislation of one of the contracting countries concerning industrial accidents and occupational diseases which limit the rights of aliens or disqualify them by reason of their place of residence shall not apply to nationals of the other contracting country.

Article 20. Increases, adjustments or supplementary allowances awarded in addition to industrial accident pensions under the legislation applicable in either contracting country shall continue to be paid to persons referred to in article 19 above who transfer their residence from one country to the other.

Article 21. For the purpose of assessing the degree of disability in case of successive industrial accidents, previous accidents for which compensation was due or would have been due under the legislation of the other contracting country shall be taken into account in the same manner as accidents covered by the legislation to which the victim is subject with respect to the latest accident.

Article 22. If an employed person or person treated as such who has received compensation for an occupational disease in one of the contracting countries claims to be entitled to compensation for a similar disease under the legislation of his new place of employment in the other country, he shall be required to inform the competent institution of the latter country of all benefits and allowances previously received in respect of the same disease.

The institution liable for the new benefits and allowances shall take the previous benefits into account as if it had been responsible for bearing the cost thereof.

TITLE III. GENERAL AND MISCELLANEOUS PROVISIONS

Chapter 1. ADMINISTRATIVE ASSISTANCE

Article 23. The authorities and the social security institutions of the two contracting countries shall furnish assistance to one another to the same extent as if the matter involved their own social security schemes.

Administrative assistance by authorities and social security institutions shall be free of cost.

An administrative arrangement may establish the mode of reimbursement of the costs of services rendered, particularly medical examinations in the territory of one of the contracting countries for an insured person or dependants for whom the social security institutions of the other country are responsible.

Article 24. Paragraph 1. Any exemption from registration or authentication fees, stamp duties and consular fees provided for by the legislation of one of the contracting countries in respect of documents to be produced to the authorities or social security institutions of that country shall be extended to similar documents to be produced for the purposes of this Convention to the authorities or social security institutions of the other country.

Paragraph 2. Certificates, documents and papers of any kind to be produced for the purposes of this Convention shall not require legalization by consular authorities.

Article 25. Communications addressed, for the purposes of this Convention, by persons benefiting under this Convention to the institutions, authorities and courts of one of the contracting countries which are competent in matters of social security shall be drawn up in the language of either country.

Article 26. Appeals which should have been presented within a prescribed time-limit to an authority or institution competent to accept appeals in matters of social insurance in one of the contracting countries shall be admissible if they are submitted within the same time-limit to a corresponding authority or institution of the other country. In such a case, the latter authority or institution shall transmit the appeal without delay to the competent authority or institution.

If the authority or institution to which the appeal was presented does not know which authority or institution is competent, transmittal may be effected through the authorities specified in article 28.

Article 27. Paragraph 1. The administrative authorities specified in article 28 shall determine directly between themselves the detailed measures required for the implementation of this Convention or of the supplementary agreements for which it provides.

Administrative arrangements may be made in order to provide, on the basis of the legislation applicable in each of the contracting countries, for a reduction or termination of benefits in case of duplication of benefits payable under the legislation of the two contracting countries.

A special administrative arrangement may establish the particular mode of payment of invalidity, old age and survivors' pensions.

Paragraph 2. The same administrative authorities shall inform each other in due course of any changes in the legislation or regulations of their countries concerning the schemes enumerated in article 2.

Paragraph 3. The competent authorities or services of each of the contracting countries shall inform each other of the other provisions made in their respective countries for the implementation of this Convention.

Article 28. For the purposes of this Convention, the competent administrative authorities in each of the contracting countries shall be deemed to be:

On the French side:

- the Ministers severally responsible for the implementation of the schemes enumerated in article 2.

On the German side:

- the Federal Minister of Labour.

Chapter 2. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 29. Institutions liable for benefits under this Convention shall validly discharge their liability by payment in the currency of their country.

Transfers resulting from the implementation of this Convention shall be effected in accordance with the payment agreements in force between the two countries at the time of the transfer.

Article 30. This Convention shall not affect the rules laid down under the schemes referred to in article 2 for the participation of insured persons in elections connected with the functioning of social security.

Article 31. Any formalities which may be prescribed by the laws or regulations of one of the contracting countries for the payment outside its territory of benefits provided by its social security institution shall also apply, under the same conditions as for nationals, to persons eligible for such benefits under this Convention.

Article 32. The necessary provisions for the implementation of this Convention in respect of the different branches of social security covered by the schemes enumerated in article 2 shall form the subject of one or more supplementary agreements.

Such supplementary agreements may relate to all or only part of the territory of the contracting countries. Supplementary agreements based on the principles of this Convention shall regulate, in particular, the situation of persons employed in mines and establishments assimilated thereto and the special provisions applicable to frontier workers.

Article 33. Paragraph 1. Any difficulties in connexion with the interpretation or implementation of this Convention shall be resolved by agreement between the administrative authorities specified in article 28.

Paragraph 2. If it proves impossible to arrive at a solution by this means, the dispute shall be settled by arbitration. Each of the two Governments shall appoint an arbitrator. If the two arbitrators fail to reach agreement within a period of two months, they shall proceed to appoint a national of a third country as umpire. The arbitral commission thus constituted shall adopt its decision by a majority vote. Its decision shall be final and binding.

Article 34. Paragraph 1. The payment of old age, invalidity, industrial accident or survivors' pensions the provision of which has been suspended or interrupted or which could not be paid owing to circumstances shall be resumed as from the date of entry into force of the Convention or a date determined by agreement between the authorities specified in article 28.

For the purposes of this paragraph, no extinction by lapse of time shall be asserted if applications by beneficiaries or by the relevant institutions are submitted within one year from a date determined by agreement between the authorities specified in article 28.

Paragraph 2. Subject to the provisions of paragraph 1 above, benefits which became payable before the date of entry into force of this Convention shall be reviewed and determined, with effect from that date, in accordance with the rules laid down by this Convention.

However, no review shall be made if the entitlement previously established was settled by payment of a lump sum.

For the purposes of this paragraph, no extinction by lapse of time shall be asserted if applications are submitted within one year from the date of entry into force of this Convention.

Article 35. Paragraph 1. This Convention, which shall be subject to approval by each of the contracting countries, shall enter into force on a date to be determined by mutual agreement.

Paragraph 2. The date of entry into force of the supplementary agreements referred to in article 32 shall be specified in the said agreements.

Article 36. This Convention is concluded for a term of one year from the date of its entry into force in accordance with the provisions of article 35. It shall thereafter remain in force from year to year unless notice of denunciation is given three months before the expiry of the term.

In the event of denunciation, the provisions of this Convention and of the supplementary agreements referred to in article 32 shall continue to apply to acquired rights, notwithstanding any restrictive provisions under the relevant schemes for cases where an insured person is resident abroad.

Rights in course of acquisition by virtue of insurance periods completed prior to the date on which this Convention ceases to have effect shall be determined under the conditions to be laid down in the supplementary agreements.

DONE in duplicate at Paris, on 10 July 1950.

An official German translation is appended hereto.

For the Government
of the French Republic:

[JEAN SERRES]
[PIERRE LAROQUE]

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

[SCHEUBLE]
[J. ECKERT]

FINAL PROTOCOL

Upon signing the General Convention on social security between France and the Federal Republic of Germany, the Contracting Parties declare the following:

1. The provisions of the Convention relating to invalidity insurance shall apply to the salaried employees' pension insurance scheme of the Federal Republic of Germany.

2. A special administrative arrangement shall, as necessary, determine the manner in which benefits in kind are to be provided in the case of industrial accidents occurring in a country other than that in which the victim is insured.

3. In connexion with article 10 of Supplementary Agreement No. 1,¹ the German delegation requested that disability pensions under the mineworkers' insurance schemes of the two countries should be subject to the same rules concerning eligibility and payment as pensions awarded in the case of general invalidity. The French delegation did not feel able, on the strength of the information available to it, to accede to the request of the German delegation. It reserved the right to undertake a further study of the matter with a view to possible subsequent negotiation.

4. The German delegation requested that the manner in which non-contributory old age pensions might be granted to German nationals who had been resident in France for a certain length of time should be established as soon as possible. The French delegation took note of this request.

5. The German delegation stated that, in the opinion of the competent German authorities, the provisions of the Franco-German Payments Agreement did not permit the transfer of accrued pensions for periods prior to the entry into force of the General Convention on social security, since the payment of accrued pensions did not constitute current payments within the meaning of the Agreement.

The French delegation, while not seeking to contest that interpretation of the Franco-German Payments Agreement, was obliged to state that the transfer of outstanding accrued pensions was a prerequisite for the implementation of the Convention and that the latter could accordingly become definitive only when an agreement permitting such a transfer to be effected had been reached.

The two delegations declare themselves in agreement that the matter shall be referred to the competent Mixed Commission with a view to finding a solution prior to ratification of the Convention.

6. The French Government, desiring to ensure that nationals of third countries who have been employed successively in the territory of both Contracting Parties, and their dependants, receive the benefits, and in particular the pensions, to which their years of employment and the contributions they have paid rightfully entitle them, requested that the benefit of the General Convention should be made available to nationals of all countries which have signed with France a General Convention on social security, in respect of the periods of employment completed in the territory of the Federal Republic of Germany and in French territory. The German delegation stated that it would refer the matter to the Government of the Federal Republic of Germany.

DONE at Paris on 10 July 1950, in duplicate in the French and German languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the French Republic:

[JEAN SERRES]
[PIERRE LAROQUE]

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

[SCHEUBLE]
[J. ECKERT]

¹ See p. 71 of this volume.

GENERAL PROTOCOL

Upon signing the General Convention on social security between France and the Federal Republic of Germany, the Contracting Parties have agreed on the following:

1. The benefit of the General Convention shall be available to:
 - A. persons who, for the purpose of insurance coverage or provision of benefits, are or have been the responsibility of a social security institution having its seat in the Federal Republic of Germany or of an institution applying the French social security legislation specified in article 2 of the General Convention;
 - B. persons resident in France or in the Federal Republic of Germany for whose benefits institutions having their seat in the Federal Republic of Germany are liable, namely:
 - in respect of industrial accidents:
 - persons having sustained an industrial accident or contracted an occupational disease in the territory of the Federal Republic of Germany or on board ships whose home port is situated in that territory;
 - In respect of old age, invalidity and death pensions:
 - (a) persons whose pensions are paid by institutions having their seat in the Federal Republic of Germany;
 - (b) employed persons or persons treated as such whose last insurance periods were completed in France or in the territory of the Federal Republic of Germany and their dependants;
 - (c) employed persons or persons treated as such, most of whose insurance periods under the German social insurance scheme were completed in the territory of the Federal Republic of Germany, and their dependants;
 - (d) such other persons as may be specified by an administrative arrangement for the implementation of the Convention.
2. As regards the application of the German social insurance scheme with respect to insurance periods completed outside the Federal Republic of Germany, the rules applicable to the determination of entitlements of the persons specified in paragraph 1 above shall be those which would be applied if such persons were domiciled in the Federal Republic of Germany.
3. The categories defined in paragraph 1 shall include:
 - (a) on the French side, nationals of the French Republic and of the associated States and territories, French nationals of the Condominium of the New Hebrides and Tunisian and Moroccan nationals;
 - (b) on the German side, persons possessing German nationality who are subject to the authority of the Government of the Federal Republic of Germany, and other persons subject exclusively to the authority of that Government.
4. Nothing in the General Convention shall affect the provisions of the agreement to be concluded between the countries concerned with a view to co-ordinating the different social security schemes currently applicable to Rhine boatmen.
5. Subject to the possibilities of transfer under existing or future payments agreements and to the provisions relating to sequestration, arrears of the pensions specified in article 34, paragraph 1, of the General Convention for which the institutions of either country are liable on the date of entry into force of the Convention and which were due before that date shall be paid to the beneficiaries as if they had

been deposited in a suspense account maintained by the institution liable for the pension.

If payments have been made to the beneficiaries by a social security institution of one country in lieu of an institution of the other country, the former institution shall be entitled to reimbursement of the sums which it has paid. In such a case, the amount of the reimbursement shall be deducted from the amount defined in the first subparagraph.

6. Supplementary Agreement No. 4¹ shall be applied with respect to the liabilities of the social security institutions of the two countries notwithstanding any restrictions which may, subsequent to the date of signature of the General Convention, be imposed by the legislation of one of the contracting countries on the entitlement of beneficiaries under that Agreement vis-à-vis the social security institutions of that country.

7. Inasmuch as the purpose of Supplementary Agreement No. 4 is to effect a definitive reciprocal settlement of the liabilities of the social security institutions of the two contracting countries, the institutions of one country shall not, subsequent to the date of signature of the Convention, make any payment (or transfer) of benefits which is contrary to the provisions of that Agreement.

8. The administrative authorities of the Federal Republic of Germany shall take all appropriate steps to inform the French administrative authorities of the names of workers not entitled to benefits under the General Convention who were recruited in France to the Compulsory Labour Service for employment in Germany between 1 July 1940 and 8 May 1945 and who returned to France subsequent to the latter date, if the German social insurance institutions are liable for benefits to such persons in respect of the periods of such employments.

9. Supplementary Agreement No. 2,² relating to frontier works, shall enter into force on 1 September 1950.

10. This Protocol is subject to approval by each of the contracting countries.

DONE in duplicate at Paris on 10 July 1950 in the French and German languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the French Republic:

[JEAN SERRES]

[PIERRE LAROQUE]

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

[SCHEUBLE]

[J. ECKERT]

SPECIAL PROTOCOL

Upon signing the General Convention between France and the Federal Republic of Germany on social security, the Contracting Parties, by mutual agreement, declare the following:

The provisions of article 3, paragraph 1 of the Convention shall not apply:

- (1) to members of the Allied forces who are subject to the authority of the High Commissioner of the French Republic in Germany;

¹ See p. 78 of this volume.

² See p. 74 of this volume.

The term "Allied forces" shall be understood in the meaning of Law No. 2 of 21 September 1949 promulgated by the Council of the Allied High Commission or any subsequent amendments thereto.

- (2) to persons covered by the Decree of 16 September 1947 applying the social security legislation to persons employed or treated as employed in non-agricultural occupations in the occupied areas of Germany, subject to such measures as may be taken by the French Government to reduce the scope of application of that Decree.

DONE in duplicate at Paris on 10 July 1950 in the French and German languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the French Republic:

[JEAN SERRES]
[PIERRE LAROQUE]

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

[SCHEUBLE]
[J. ECKERT]

[TRANSLATION — TRADUCTION]

SUPPLEMENTARY AGREEMENT No. 1¹ TO THE GENERAL CONVENTION ON SOCIAL SECURITY BETWEEN FRANCE AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY OF 10 JULY 1950²

SOCIAL SECURITY SYSTEM APPLICABLE TO PERSONS EMPLOYED IN MINES AND ESTABLISHMENTS ASSIMILATED THERETO

TITLE I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. This Agreement defines the system applicable to French or German nationals who are or have been employed in mines or establishments assimilated thereto in either country and their dependants.

Article 2. Unless otherwise provided in this Agreement, the General Convention on social security and Supplementary Agreement No. 2, concerning frontier workers³, shall apply to the employed persons referred to in article 1 and their dependants.

TITLE II. OLD AGE, INVALIDITY AND DEATH INSURANCE (PENSIONS)

Chapter 1. COMMON PROVISIONS

Article 3. Paragraph 1. In the case of employed persons who have been subject successively or alternately in both contracting countries to the special legislation for persons employed in mines, the mining insurance periods completed under both bodies of legislation and any periods treated as equivalent to mining insurance periods under the said legislation shall be aggregated for the purpose of both the determination of entitlement to old age, invalidity and death insurance benefits (pensions) and the maintenance or recovery of such entitlement.

Paragraph 2. Periods of employment deemed to have been completed underground under the special legislation for persons employed in mines of one of the contracting countries shall be deemed to be periods of employment underground under the legislation of the other country.

Article 4. Any period which is treated as equivalent to an insurance period under the social security legislation for mineworkers of both countries shall be taken into account only by the institution of the country in which the person concerned was last employed in mining prior to the period in question.

Where the person concerned was not employed in a mine prior to the said period, that period shall be taken into account only by the institution of the country in which he was employed in mining for the first time.

Article 5. Old age, invalidity and death benefits (pensions) shall be determined in accordance with title II, chapters 3 and 4, of the General Convention,

¹ Came into force on 21 December 1951, the date of entry into force of the General Convention of 10 July 1950 (see note 2 below), in accordance with article 15.

² See p. 56 of this volume.

³ See p. 74 of this volume.

account being taken, where appropriate, of the provisions of article 3, paragraph 1, of this Agreement.

Article 6. An institution shall not, however, be liable for any benefit if the periods completed under the legislation applicable to it do not total one year comprising the annual minimum number of days of actual employment or days treated as such provided for by that legislation.

Article 7. Where an occupational category is subject to the special legislation for persons employed in mines in only one of the contracting countries, the mining insurance institution of the country concerned shall take into account all the periods completed in that category in France and in the Federal Republic of Germany.

Each institution shall apply articles 3 to 6 of this Agreement in calculating the benefits for which it is liable.

Chapter 2. OLD AGE INSURANCE

Article 8. The special allowance and the cumulative compensation for which France is liable shall be calculated in accordance with the provisions of articles 3 to 6 of this Agreement, account being taken of the periods of service completed both underground and on the surface in both countries and proportionately to the number of years of service completed in French mines.

The special allowance and the cumulative compensation shall be paid only to persons concerned who are employed in French mines.

Chapter 3. INVALIDITY INSURANCE

Article 9. For the purpose of the acquisition of entitlement to invalidity pensions, the length of time for which the person concerned must have been in receipt of the cash compensation paid under a sickness insurance scheme prior to the award of his pension shall in all cases be that provided for by the legislation of the country in which he was employed at the time of occurrence of the accident or sickness which caused the invalidity.

Article 10. The disability pension provided for by the special legislation for persons employed in mines of either contracting country shall be payable only to insured persons who were subject to that legislation at the time of occurrence of the accident or sickness which caused the invalidity, or who have been resident in the country in which that legislation applies up to the date of award of the said pension.

The pension shall cease to be paid to pensioners who resume employment outside that country.

Article 11. Where an insured person does not fulfil the requirements for the award of an invalidity pension laid down by each of the bodies of legislation applicable to persons employed in mines of the two countries, the provisions of article 9 of the General Convention shall be applied.

Article 12. The provisions of article 10 of the General Convention shall not apply to disability pensions.

Chapter 4. DEATH INSURANCE (PENSIONS)

Article 13. Notwithstanding the provisions of article 5 of this Agreement, the cost of orphans' allowances shall be borne exclusively by the institution of the country in which the insured person was last employed in mining.

Chapter 5. CHILDREN'S ALLOWANCES

Article 14. Notwithstanding the provisions of article 5, the children's allowances provided for by the special French legislation for persons employed in mines shall be paid under the conditions laid down by that legislation to old age pensioners or their widows.

TITLE III. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 15. This Agreement, which is subject to approval by each of the contracting countries, shall enter into force on the same date as the General Convention.

It is concluded for a term of one year from the date of its entry into force.

It shall thereafter remain in force from year to year unless notice of denunciation is given three months before the expiry of the term.

Rights in course of acquisition by virtue of insurance periods completed prior to the date on which this Agreement ceases to have effect shall be determined under the conditions to be laid down in the supplementary agreements.

DONE in duplicate at Paris, on 10 July 1950.

An official German translation is appended hereto.

For the Government
of the French Republic:

[JEAN SERRES]

[PIERRE LAROQUE]

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

[SCHEUBLE]

[J. ECKERT]

[TRANSLATION — TRADUCTION]

SUPPLEMENTARY AGREEMENT No. 2¹ TO THE GENERAL CONVENTION ON SOCIAL SECURITY BETWEEN FRANCE AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY OF 10 JULY 1950²

SOCIAL SECURITY SYSTEM APPLICABLE TO FRONTIER WORKERS

Article 1. Subject to the provisions of this Supplementary Agreement, French and German frontier workers shall be covered by the provisions of the General Convention on social security² between France and the Federal Republic of Germany.

Chapter 1. SICKNESS, MATERNITY AND DEATH INSURANCE (GRANTS)

Article 2. Cash benefits under social insurance legislation shall be paid to frontier workers in the country of their place of employment by the social security institution responsible for the worker.

Benefits in kind under the said legislation may be provided to frontier workers and their dependants either in the country of the place of employment or in the country of the place of actual and permanent residence.

Article 3. Where benefits in kind are provided at the place of residence, they shall be provided:

- in the case of a frontier worker resident in the Federal Republic of Germany, by the local Sickness Insurance Fund competent for his place of domicile, which shall provide such benefits in accordance with the provisions of German legislation;
- in the case of a frontier worker resident in France, by the social security institution of his place of residence, which shall provide such benefits in accordance with the provisions of French legislation.

Article 4. Expenses incurred by the German social security institution in respect of a frontier worker resident in the Federal Republic of Germany and his dependants shall be reimbursed in a lump sum by the French social security institution responsible for the worker, account being taken of the benefits in kind received directly from French social security institutions by frontier workers resident in the Federal Republic of Germany and their dependants.

Article 5. Expenses incurred by the French social security institution in respect of a frontier worker resident in France and his dependants shall be reimbursed in a lump sum by the German insuring institution, account being taken of the benefits in kind received directly from German insuring institutions by frontier workers resident in France and their dependants.

Article 6. With a view to the implementation of the provisions of articles 4 and 5 above, the administrative authorities which are competent in France and in the

¹ Came into force on 1 September 1950, the date agreed upon by the Parties, in accordance with article 17, and with paragraph 9 of the general protocol (see p. 68 of this volume).

² See p. 56 of this volume.

Federal Republic of Germany shall establish a Commission, which shall meet at the beginning of each quarter in order to determine, on the basis of the results of the preceding quarter, the amount of the lump sum reimbursement payable by the relevant institutions.

Article 7. A full settlement of accounts on the basis specified in article 6, covering all the costs to be borne by the institutions of each country, shall be effected during each calendar quarter.

The sums due shall be determined in the currency of the country of the creditor institutions on the last day of the quarter in question and shall be paid before the expiry of the following quarter at the rate of exchange applicable on the date of transfer of the funds.

Chapter 2. INDUSTRIAL ACCIDENTS AND OCCUPATIONAL DISEASES

Article 8. Cash benefits under the legislation relating to compensation for industrial accidents and occupational diseases shall be paid to frontier workers in the country of their place of employment by the industrial accident insurance institutions responsible for the worker, unless the legislation of the country places that obligation on the employer.

Benefits in kind under the said legislation may be provided to frontier workers either in the country of the place of employment or in the country of actual and permanent residence.

Article 9. Where benefits in kind under the French legislation relating to compensation for industrial accidents and occupational diseases are provided to a frontier worker at his place of actual and permanent residence in the Federal Republic of Germany, they shall be provided in accordance with the provisions of the German legislation relating to compensation for injury resulting from industrial accidents and occupational diseases.

However, the right of the injured person to receive prosthetic or orthopaedic appliances and benefits for the purpose of vocational rehabilitation may be exercised only in France and under the conditions laid down by the French legislation.

Article 10. Expenses incurred by German social insurance institutions under the conditions laid down in article 9 above shall be reimbursed by the French social security institutions, but the amount of the reimbursements shall not exceed the expenses which would result from the application of the standard scale of charges in France.

Article 11. Where benefits in kind under the German legislation relating to compensation for injury resulting from industrial accidents and occupational diseases are provided to a frontier worker at his place of actual and permanent residence in France, they shall be provided through the social security institution of his place of residence and in accordance with the provisions of the French legislation relating to compensation for industrial accidents and occupational diseases.

However, the right of the injured person to receive prosthetic or orthopaedic appliances and benefits for the purpose of vocational rehabilitation may be exercised only in the Federal Republic of Germany and under the conditions laid down by the German legislation.

Article 12. Expenses incurred by the French social security institution under the conditions laid down in article 11 above shall be reimbursed by the German institutions, but the amount of the reimbursements shall not exceed the expenses which would result from the application of the standard scale of charges in the Federal Republic of Germany.

Chapter 3. FAMILY ALLOWANCES

Article 13. Frontier workers who are employed in France and are resident in the Federal Republic of Germany shall receive family allowances according to a scale which takes into account the similar allowances received in the Federal Republic of Germany by workers of the same category, but the allowances paid by the French institution liable therefor shall in no case exceed those which would be paid to a worker resident at the place where the frontier worker is normally employed and having the same family status.

Chapter 4. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 14. An administrative arrangement shall establish the mode of application of this Agreement with particular reference to the settlement of accounts, the conditions under which the lump sums referred to in chapters 1 and 2 are to be determined, and the agencies responsible for liaison between the institutions liable for benefits of the two countries.

Article 15. The Commission established under article 6 shall monitor the application of this Agreement and shall settle any disputes which may arise in the course of its implementation.

In case of disagreement in the Commission, the dispute shall be submitted to the governmental authorities.

Article 16. This Agreement shall supersede all previous agreements concerning the social security system applicable to frontier workers.

Article 17. This Agreement, which is subject to approval by each of the contracting countries, shall enter into force on a date to be determined by mutual agreement.

It is concluded for a term of one year from the date of its entry into force.

It shall thereafter remain in force from year to year unless notice of denunciation is given three months before the expiry of the term.

DONE in duplicate at Paris on 10 July 1950.

An official German translation is appended hereto.

For the Government
of the French Republic:

[JEAN SERRES]

[PIERRE LAROQUE]

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

[SCHEUBLE]

[J. ECKERT]

[TRANSLATION — TRADUCTION]

SUPPLEMENTARY AGREEMENT No. 3¹ TO THE GENERAL CONVENTION ON SOCIAL SECURITY BETWEEN FRANCE AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY OF 10 JULY 1950² CONCERNING THE SITUATION WITH RESPECT TO SOCIAL SECURITY OF REFUGEES AND DISPLACED PERSONS WHO ARE OR HAVE BEEN EMPLOYED ALTERNATELY OR SUCCESSIVELY IN FRANCE AND IN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

Article 1. Employed persons or persons treated as such who are refugees or displaced persons and are or have been employed alternately or successively in both contracting countries shall, subject to the reservations provided for in this Agreement, enjoy the benefit of the provisions of the General Convention between France and the Federal Republic of Germany on social security² and of Supplementary Agreement No. 1 concerning the social security system applicable to persons employed in mines and establishments assimilated thereto.³

Article 2. The terms “refugees” and “displaced persons” shall apply to persons recognized as such within the meaning of part I of annex I to the International Convention of 15 December 1946 on the Constitution of the International Refugee Organization.

Article 3. The residential requirements on the fulfilment of which the provisions of the Convention and of the aforementioned Supplementary Agreement make the award of particular benefits conditional shall apply only to residence in the territory of the two contracting countries.

Article 4. This Agreement, which is subject to approval by each of the contracting countries, shall enter into force on the same date as the General Convention. It is concluded for a term of one year from the date of its entry into force.

It shall thereafter remain in force from year to year unless notice of denunciation is given three months before the expiry of the term.

DONE in duplicate at Paris, on 10 July 1950.

An official German translation is appended hereto.

For the Government
of the French Republic:

[JEAN SERRES]
[PIERRE LAROQUE]

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

[SCHEUBLE]
[J. ECKERT]

¹ Came into force on 21 December 1951, the date of entry into force of the General Convention of 10 July 1950 (see note 2 below), in accordance with article 4.

² See p. 56 of this volume.

³ See p. 71 of this volume.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

SUPPLEMENTARY AGREEMENT No. 4¹ TO THE GENERAL CONVENTION ON SOCIAL SECURITY BETWEEN FRANCE AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY OF 10 JULY 1950² CONCERNING FRENCH WORKERS EMPLOYED IN GERMANY BETWEEN 1 JULY 1940 AND 8 MAY 1945 AND GERMAN WORKERS EMPLOYED IN FRANCE BETWEEN 8 MAY 1945 AND 30 JUNE 1950

Article 1. Notwithstanding the provisions of the General Convention and of Supplementary Agreements Nos. 1³ and 3,⁴ no benefits may be claimed from the social security institutions of the Federal Republic of Germany under the German social security legislation by reason of employment in Germany during the period from 1 July 1940 to 8 May 1945:

(1) risks of sickness, maternity, invalidity, death and industrial accidents

in respect of former French prisoners of war who became free workers and French workers of the Compulsory Labour Service, employed in Germany between 1 July 1940 and 8 May 1945, who have received or are entitled to receive benefits under the French social security or industrial accident legislation as if they had been covered by the French social security or industrial accident scheme during the period of their employment in Germany;

(2) risks of old age and death (pensions)

in respect of periods referred to above which are assimilated to insurance periods under the French legislation.

Article 2. The provisions of article 1 shall also apply to dependants of the aforementioned French workers.

Article 3. Paragraph 1. Notwithstanding the provisions of the General Convention and of Supplementary Agreements Nos. 1 and 3, former German prisoners of war who became free workers and German civilian workers who entered France after 8 May 1945, were employed in France between 8 May 1945 and 30 June 1950 and left France before 1 January 1951 shall, with effect from the date of their return to the Federal Republic of Germany, receive from the German social security institution the benefits which they could have claimed if the social security legislation in force in the Federal Republic of Germany had been applicable to them during the period of their employment in France.

The provisions of the preceding subparagraph shall apply to dependants of the aforementioned German workers as long as such dependants are resident in the Federal Republic of Germany.

¹ Came into force on 21 December 1951, the date of entry into force of the General Convention of 10 July 1950 (see note 2 below).

² See p. 56 of this volume.

³ See p. 71 of this volume.

⁴ See p. 74 of this volume.

As long as the persons concerned are resident in one of the contracting countries, the insurance periods completed in France between 8 May 1945 and 30 June 1950 by the German workers referred to in the first subparagraph of this article shall, as regards the risks of old age and death (pensions), be assimilated to insurance periods completed in the Federal Republic of Germany.

Paragraph 2. No benefits may be claimed, by reason of the employment in France of the aforementioned persons during the said period, either from the French social security institutions or from liable employers or successor insurers under the French social security or industrial accident legislation.

Similarly, if the persons concerned leave France for a country other than the Federal Republic of Germany, they may not, in respect of the aforementioned period, claim by reason of their employment in France any benefits from the French social security institutions or liable employers or successor insurers.

Article 4. Liable employers or successor insurers shall pay to the National Social Security Fund and the National Autonomous Social Security Fund for mine-workers, under the conditions laid down by the French Government, an amount in compensation for the liabilities from which they are released vis-à-vis the persons referred to in article 3.

Article 5. The provisions of this Agreement shall not serve as a precedent for the settlement of any claims which the French State or French natural or artificial persons may have against German institutions in all fields other than those which are the subject of this Agreement.

Article 6. This Agreement is subject to approval by each of the contracting countries.

DONE in duplicate at Paris on 10 July 1950 in the German and French languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the French Republic:

[JEAN SERRES]
[PIERRE LAROQUE]

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

[SCHEUBLE]
[J. ECKERT]

No. 15784

**FRANCE
and
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**

**Special Protocol concerning the allowance for elderly
employed persons. Signed at Paris on 18 June 1955**

Authentic texts: French and German.

Registered by France on 7 July 1977.

**FRANCE
et
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

**Protocole spécial relatif à l'allocation aux vieux travailleurs
salariés. Signé à Paris le 18 juin 1955**

Textes authentiques : français et allemand.

Enregistré par la France le 7 juillet 1977.

PROTOCOLE SPÉCIAL¹ RELATIF À L'ALLOCATION AUX VIEUX TRAVAILLEURS SALARIÉS

Les représentants soussignés des Gouvernements de la République Française et de la République Fédérale d'Allemagne conviennent des dispositions ci-après :

a) L'allocation aux vieux travailleurs salariés sera accordée, dans les conditions prévues pour les travailleurs français par la législation française sur les vieux travailleurs salariés, à tous les vieux travailleurs salariés allemands, sans ressources suffisantes, qui auront au moins quinze années de résidence ininterrompue en France à la date de la demande

b) L'allocation aux vieux travailleurs salariés attribuée dans les conditions définies au paragraphe a cesse d'être servie aux bénéficiaires de nationalité allemande qui quittent le territoire français.

Ces dispositions prendront effet le 1^{er} janvier 1956.

FAIT à Paris, le 18 juin 1955, en double exemplaire, en français et en allemand, chacun des textes faisant foi.

Pour le Gouvernement
de la République Fédérale d'Allemagne :

[Signé]

W. MALTZAN

[Signé]

M. JANTZ

Pour le Gouvernement
de la République Française :

[Signé]

JEAN SERRES

[Signé]

JACQUES DOUBLET

¹ Entré en vigueur le 1^{er} janvier 1956, conformément à ses dispositions.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

SONDERPROTOKOLL ÜBER DIE BEIHILFE FÜR ALTE GEGEN ENTGELT BESCHÄFTIGTE ARBEITNEHMER

Die unterzeichneten Vertreter der Regierung der Französischen Republik und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland haben über die Gewährung der Beihilfe für alte gegen Entgelt beschäftigte Arbeitnehmer folgende Bestimmungen vereinbart:

a) Die Beihilfe für alte gegen Entgelt beschäftigte Arbeitnehmer wird unter den für die französischen Arbeitnehmer in der französischen Gesetzgebung über die alten gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmer vorgesehenen Bedingungen allen alten gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmern deutscher Staatsangehörigkeit ohne ausreichendes Einkommen gewährt, die im Zeitpunkt des Antrages mindestens fünfzehn Jahre lang ununterbrochen in Frankreich gewohnt haben.

b) Die den alten gegen Entgelt beschäftigten Arbeitnehmern unter den in Buchstabe *a* genannten Bedingungen gewährte Beihilfe wird eingestellt, wenn der berechtigte deutsche Staatsangehörige das französische Gebiet verlässt.

Diese Vereinbarung tritt am 1. Januar 1956 in Kraft.

GESCHEHEN zu Paris am 18. Juni 1955 in doppelter Ausfertigung in französischer und deutscher Sprache, wobei der Wortlaut in beiden Sprachen verbindlich ist.

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:

[Signed — Signé]

W. MALTZAN

[Signed — Signé]

M. JANTZ

Für die Regierung
der Französischen Republik:

[Signed — Signé]

JEAN SERRES

[Signed — Signé]

JACQUES DOUBLET

[TRANSLATION — TRADUCTION]

SPECIAL PROTOCOL¹ CONCERNING THE ALLOWANCE FOR
ELDERLY EMPLOYED PERSONS

The undersigned representatives of the Governments of the French Republic and the Federal Republic of Germany have agreed on the following provisions:

(a) The allowance for elderly employed persons shall be granted, under the conditions laid down for French employed persons by the French legislation relating to the allowance for elderly employed persons, to all elderly German employed persons without adequate means who, on the date of the application, have been continuously resident in France for at least 15 years.

(b) Allowances for elderly employed persons granted under the conditions specified in paragraph (a) shall cease to be paid to beneficiaries of German nationality who leave French territory.

These provisions shall enter into effect on 1 January 1956.

DONE at Paris on 18 June 1955, in duplicate in the French and German languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

[Signed]

W. MALTZAN

[Signed]

M. JANTZ

For the Government
of the French Republic:

[Signed]

JEAN SERRES

[Signed]

JACQUES DOUBLET

¹ Came into force on 1 January 1956, in accordance with its provisions.

No. 15785

—

**FRANCE
and
IRAN**

**Exchange of letters constituting an agreement on exemption
from tax on income. Tehran, 19 July and 30 August
1956**

Authentic texts: French and Persian.

Registered by France on 7 July 1977.

**Suspension of the above-mentioned Agreement (*Note by the
Secretariat*)**

—

**FRANCE
et
IRAN**

**Échange de lettres constituant un accord sur les exemptions
d'impôt sur le revenu. Téhéran, 19 juillet et 30 août
1956**

Textes authentiques : français et persan.

Enregistré par la France le 7 juillet 1977.

Suspension de l'Accord susmentionné (*Note du Secrétariat*)

ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LA FRANCE ET L'IRAN SUR LES EXEMPTIONS D'IMPÔT SUR LE REVENU

I

N° 179

L'Ambassade de France présente ses compliments au Ministère Impérial des Affaires Etrangères et, se référant à l'article 8, Remarque 10 de la Loi relative à l'impôt sur le revenu votée par le Parlement iranien le 5 avril 1956 qui exonère, sous condition de réciprocité, les Sociétés aériennes étrangères opérant en Iran et, par voie de conséquence, la Compagnie Air France, du paiement dudit impôt, a l'honneur de lui faire savoir que cette disposition est analogue, en substance, à celle qui figure du côté français, sous l'article 246 du Code Général des Impôts. Rien ne paraît, dans ces conditions, s'opposer à ce qu'un accord intervienne entre les deux pays pour fixer les conditions d'application et la date d'effet d'une telle exonération.

Cet accord pourrait, si le Ministère Impérial n'y voit pas d'inconvénients, être réalisé sous la forme d'échanges de lettres, selon le projet établi ci-joint.

L'Ambassade saisit cette occasion pour renouveler au Ministère Impérial des Affaires Etrangères les assurances de sa haute considération.

Téhéran, le 19 juillet 1956.

Ministère Impérial des Affaires Etrangères
Téhéran

¹ Entré en vigueur le 30 août 1956 par l'échange desdites lettres.

II

[PERSIAN TEXT — TEXTE PERSAN]

اداره عهده امور خارجه

شماره ۹۱۳ / ۲۲۰۵۲

تاریخ ۸ / ۶ / ۳۵

پیوست

وزارت امور خارجه

یادداشت

وزارت امور خارجه بنا به نشانی شمارهات در اسفندماه سال ۱۳۳۵ به یادداشت شماره ۱۷۹ بزرگ ۱۹ ژوئیه ۱۹۵۶ راجع به معاینه شرکتی ای هواپیمایی خارجی از پرداخت مالیات بردارند در ایران استراحت شده است و در مورد که حسب تیرماه ۱۳۳۵ ماده ۸ قانون مالیات بردارند مصوب ۱۶ فروردین ۱۳۳۵ شرکتی ای هواپیمایی خارجی در ایران مشروط به معاینه متقابل از پرداخت مالیات بردارند معاف خواهند بود و نیز این اسفندماه سال ۱۳۳۵ سفارتگری ماده ۶۶ قانون عمومی مالیاتها در فرانسه مشابه ماده ۸ قانون فوق الذکر میباشد یعنی متقابل این معافیت در فرانسه شناخته شده است بنابراین شرکتی ای هواپیمایی فرانسوی از پرداخت مالیات بردارند در ایران معاف هستند. معافیت بین بند الف و ب تبصره ۱ ماده ۸ قانون مالیات بردارند معافیت از پرداخت تیرماه ۱۳۳۵ در نسبت بقایای مالیاتی قبل از تصویب این قانون نیز مراعات میشود و ولی مالیاتهای قبلی از تصویب این قانون از شرکتی ای هواپیمایی خارجی گرفته شده است مسترد نمیشود.

بنابر وزارت امور خارجه با سند و رایس یادداشت دریا سنخ یادداشت ۱۷۹-۱۹ ژوئیه ۱۹۵۶ اسفندماه سال ۱۳۳۵ که مذکور به این راتامین میباشد احتیاجی بمبادله نامه های جداگانه که در آن تخصیص یادداشت آن سفارتگری وزارت امور خارجه ارائه شده است.

وزارت امور خارجه - منبع را برای تجدید احتیاجات محتمل می شمارد.

سفارت کبیرا فرانسه - تهران

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]MINISTÈRE IMPÉRIAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
SECTION DES CONVENTIONS ET AFFAIRES JURIDIQUES

Téhéran, le 30 août 1956

N° : 22452/915

Le Ministère Impérial des Affaires Etrangères présente ses compliments à l'Ambassade de France et, se référant à la note n° 179 du 19 juillet 1956 concernant l'exonération des sociétés aériennes étrangères d'impôts sur le revenu en Iran, a l'honneur de porter à sa connaissance qu'en vertu de la Remarque 10 de l'article VIII de la Loi des Impôts sur le Revenu, ratifiée le 16 Farvardine 1335 (5/4/1956), les sociétés aériennes étrangères en Iran sont exonérées d'impôts sur le revenu à condition de réciprocité. Comme d'après la déclaration de l'Ambassade, l'article 246 de la Loi Générale des Impôts en France est identique à l'article VIII de la Loi susmentionnée, à savoir que cette exonération est réciproquement reconnue en France, les sociétés aériennes françaises sont exemptes du paiement d'impôts sur le revenu en Iran.

En outre, d'après les paragraphes A et B de la Remarque 10 de l'article VIII de la Loi des Impôts sur le revenu, l'exonération dont il est question dans la Remarque en question se rapporte aux arriérés d'impôts pour la période antérieure à la ratification de cette loi, mais les sommes perçues avant la ratification de cette loi, des sociétés aériennes étrangères, ne sont pas remboursables.

Le Ministère des Affaires Etrangères pense que la présente note, en réponse à celle n° 179 du 19 juillet 1956 de l'Ambassade, assure les points de vue des deux parties et qu'il n'est plus besoin d'échanger des lettres séparées dont le projet avait été envoyé au Ministère, en annexe de la note de l'Ambassade.

Le Ministère Impérial saisit cette occasion. . .

Ambassade de France en Iran

SUSPENSION (Note du Secrétariat)

Le Gouvernement français a enregistré le 27 mai 1975 la Convention tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu entre la République française et l'Empire de l'Iran, signée à Téhéran le 7 novembre 1973³.

Ladite Convention, qui est entrée en vigueur le 10 avril 1975, stipule au paragraphe 3 de son article 29 la suspension de l'Accord susmentionné des 19 juillet et 30 août 1956.

(7 juillet 1977)

¹ Traduction fournie par le Gouvernement français.

² Translation supplied by the French Government.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 971, p. 71.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN FRANCE AND IRAN ON EXEMPTION FROM TAX ON INCOME

I

No. 179

The Embassy of France presents its compliments to the Imperial Ministry of Foreign Affairs and, with reference to article 8, note 10, of the Act on Tax on Income ratified by the Iranian Parliament on 5 April 1956, which exempts, subject to reciprocity, foreign airline companies operating in Iran and, consequently, the Air France Company, from payment of that tax, has the honour to inform it that this provision is similar in substance to that contained in article 246 of the French General Code on Taxes. In the circumstances, there seems to be no obstacle to the conclusion of an agreement between the two countries to establish the conditions of application and the date of effect of such exemption.

Such an agreement could, if the Imperial Ministry has no objection, take the form of exchanges of letters, in accordance with the attached draft.

The Embassy takes this opportunity, etc.

Tehran, 19 July 1956.

Imperial Ministry of Foreign Affairs
Tehran

II

IMPERIAL MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
CONVENTIONS AND LEGAL AFFAIRS SECTION

Tehran, 30 August 1956

No. 22452/915

The Imperial Ministry of Foreign Affairs presents its compliments to the Embassy of France and, with reference to note No. 179 of 19 July 1956 concerning the exemption of foreign airline companies from taxes on income in Iran, has the honour to inform it that, under note 10 of article VIII of the Act on Taxes on Income, ratified on 16 Farvardin 1335 (5 April 1956), foreign airline companies are exempted from taxes on income subject to reciprocity. Since, according to the statement of the Embassy, article 246 of the General Code on Taxes in France is identical to article VIII of the above-mentioned Act, i.e. this exemption is reciprocally recognized in France, French airline companies are exempt from payment of taxes on income in Iran.

¹ Came into force on 30 August 1956 by the exchange of the said letters.

Moreover, according to paragraphs A and B of note 10 of article VIII of the Act on Taxes on Income, the exemption referred to in the said note applies to arrears of taxes for the period prior to the ratification of this Act but amounts collected prior to the ratification of this Act from foreign airline companies are not reimbursable.

The Ministry of Foreign Affairs believe that this note, in reply to the Embassy's note no. 179 of 19 July 1956, sets forth the viewpoints of the two parties and that it is no longer necessary to exchange separate letters the draft of which was sent to the Ministry annexed to the Embassy's note.

The Imperial Ministry, etc.

Embassy of France in Iran

SUSPENSION (*Note by the Secretariat*)

The Government of France registered on 27 May 1975 the Convention for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income between the French Republic and the Empire of Iran, signed at Tehran on 7 November 1973.¹

The said Convention, which came into force on 10 April 1975, provides in its article 29 (3) for the suspension of the above-mentioned Agreement of 19 July and 30 August 1956.

(7 July 1977)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 971, p. 71.

No. 15786

**UNITED NATIONS
(UNITED NATIONS CAPITAL DEVELOPMENT
FUND)
and
BOTSWANA**

**Grant Agreement – *Basarwa Development* (with annexes
and certificate). Signed at Gaborone on 7 July 1977**

Authentic text: English.

Registered ex officio on 7 July 1977.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
(FONDS D'ÉQUIPEMENT DES NATIONS UNIES)
et
BOTSWANA**

**Accord de don – *Développement de Basarwa* (avec annexes
et certificat). Signé à Gaborone le 7 juillet 1977**

Texte authentique : anglais.

Enregistré d'office le 7 juillet 1977.

GRANT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BOTSWANA AND THE UNITED NATIONS CAPITAL DEVELOPMENT FUND—*BASARWA DEVELOPMENT*²

ACCORD DE DON¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU BOTSWANA ET L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES (FONDS D'ÉQUIPEMENT DES NATIONS UNIES)—*DÉVELOPPEMENT DE BASARWA*²

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément à l'article 12, paragraphe 2, du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 7 July 1977 by signature, in accordance with section 6.01.

² On 29 December 1978 the title of the Agreement was changed to: "Remote Areas Development".

¹ Entré en vigueur le 7 juillet 1977 par la signature, conformément à la section 6.01.

² Le 29 décembre 1978 le titre de l'Accord a été modifié comme suit : « Développement des régions éloignées ».

No. 15787

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
COLOMBIA**

**Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed
at Bogotá on 25 November 1968**

Authentic texts: German and Spanish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
COLOMBIE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec échange de
notes). Signé à Bogotá le 25 novembre 1968**

Textes authentiques : allemand et espagnol.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet
1977.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ÜBER DEN LUFTVERKEHR ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REPUBLIK KOLUMBIEN

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Kolumbien,
In der Erwägung, daß es notwendig ist, den Verkehr zwischen ihren beiden Ländern zu fördern, um so die Beziehungen zwischen ihren Völkern enger zu gestalten, und

In dem Wunsche, vor allem den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und denjenigen Luftverkehr zu regeln, der unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Rechte und Pflichten zwischen ihren Hoheitsgebieten und dritten Ländern durchgeführt werden kann,

Haben folgendes vereinbart:

TEIL 1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Artikel 1. (1) Im Sinne dieses Abkommens gelten, soweit in dessen Wortlaut nichts anderes festgelegt ist, folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Luftfahrtbehörde“ ist in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Republik Kolumbien der Leiter der Verwaltungsabteilung für die Zivile Luftfahrt; oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die durch Gesetz zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist.

b) „Bezeichnetes Unternehmen“ ist das Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei durch schriftliche Mitteilung nach Artikel 4 dieses Abkommens an die andere Vertragspartei ermächtigt hat, auf den nach Artikel 3 festgelegten Linien planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben.

(2) In gleicher Weise gelten die Begriffsbestimmungen für „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „Internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ im Sinne der Artikel 2 und 96 des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 in seiner jeweils geltenden Fassung.

Artikel 2. Jede Vertragspartei gewährt, damit die bezeichneten Unternehmen den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 3 festgelegten Linien durchführen können, der anderen Vertragspartei das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Zwischenlandung zu überfliegen, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen und an dem Punkt oder den Punkten ihres Hoheitsgebietes auf den nach Artikel 3 festgelegten Linien zwischenzulanden, um zu gewerblichen Zwecken Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen oder abzusetzen.

Artikel 3. Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen berechtigt sind, internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch diplomatischen Notenwechsel zu vereinbaren ist. Die im Fluglinienplan festgelegten Linien werden im folgenden als „festgelegte Linien“ bezeichnet.

Artikel 4. (1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn eine Vertragspartei ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen schriftlich bezeichnet hat, wenn die andere Vertragspartei dem oder den bezeichneten Unternehmen die Eröffnung des Fluglinienverkehrs genehmigt hat und wenn auch zwischen den Luftfahrtbehörden eine Vereinbarung über die Art der Dienste, die Flugzeugmuster sowie die Frequenzen, benutzbare Kapazität und Landepunkte getroffen ist.

(2) Vorbehaltlich der Artikel 5, 6 und 19 bis 23 dieses Abkommens und nach Erfüllung der Voraussetzungen des vorstehenden Absatzes erteilen die Vertragsparteien unverzüglich die genannte Genehmigung.

Artikel 5. Jede Vertragspartei hat das Recht, von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Vorlage ausreichender Nachweise zu verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs vorgeschrieben sind.

Artikel 6. Jede Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht ausreichend nachweisen kann, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und die tatsächliche Kontrolle darüber in den Händen von Staatsangehörigen dieser Vertragspartei oder in deren eigenen Händen liegt.

Artikel 7. Jede Vertragspartei ist ermächtigt, die nach Artikel 4 erteilte Genehmigung zu widerrufen oder durch Auflagen einzuschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei die Gesetze und Vorschriften der anderen Vertragspartei, die Bestimmungen dieses Abkommens und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt sowie nicht oder in nicht ausreichender Form den im vorstehenden Artikel genannten Nachweis erbracht hat. Von diesem Recht wird jede Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 25 dieses Abkommens Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder die Festsetzung von Auflagen erforderlich ist.

TEIL II. ZOLL- UND STEUERVORSCHRIFTEN

Artikel 8. Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen, aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

Artikel 9. Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die aus den im vorstehenden Artikel genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden oder für diese Luftfahrzeuge in das Gebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden, bleiben frei von den im vorstehenden Artikel bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei auf andere Weise

wieder ausgeführt werden. Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer Luftverkehrsunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

Artikel 10. Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der vorgenannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar gleichermaßen auf jedem Flug, der zwischen Punkten auf den festgelegten Linien im Hoheitsgebiet jener Vertragspartei durchgeführt wird. Das gleiche gilt auch für Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines bezeichneten Unternehmens unter Zollüberwachung in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt und dort gelagert werden. Die von den Luftfahrzeugen eines bezeichneten Unternehmens im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung an Bord genommenen Treibstoffe und Schmieröle, die im internationalen Fluglinienverkehr verbraucht werden, unterliegen weder den vorstehend genannten Zöllen und sonstigen Abgaben noch irgendeiner besonderen Verbrauchsabgabe, mit der die Treibstoffe und Schmieröle im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei belastet werden könnten.

Artikel 11. Nahrungsmittel und sonstige Vorräte für den normalen Verbrauch an Bord, wie zum Beispiel Tabak und Getränke, die in den in Artikel 8 genannten Luftfahrzeugen eingeführt werden und für den Verbrauch der Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zum sofortigen Verbrauch an Bord frei von den bei der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr von Waren erhobenen Zöllen und sonstigen Abgaben ausgegeben werden, sofern diese Luftfahrzeuge an den Zwischenlandepunkten ständig unter Zollüberwachung stehen.

Artikel 12. Die Güter im Sinne der Artikel 8 bis 11 unterliegen auch nicht den auf die Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr sonst anwendbaren wirtschaftlichen Verböten und Beschränkungen.

TEIL III. BETRIEB DES VEREINBARTEN FLUGLINIENVERKEHRS

Artikel 13. Bei der Ausübung der Rechte, die jede Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei gewährt hat, ist zu berücksichtigen, daß der Betrieb zu einer wirklichen und tatsächlichen Reziprozität führt, sofern nicht in einer Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden nach Artikel 4 dieses Abkommens etwas anderes bestimmt wird. Die Festsetzung und Anwendung des Begriffes der wirklichen und tatsächlichen Reziprozität obliegt den Luftfahrtbehörden, welche unter anderem folgendes berücksichtigen sollten:

- a) Gleichheit der Tarife und Beförderungsbedingungen;
- b) Anzahl der Frequenzen, Kapazität und eingesetzte Flugmuster;
- c) Gleichheit der Behandlung, besonders in bezug auf Steuern, Abgaben und Benutzung der Flughafeneinrichtungen;
- d) Verkehrsnachfrage und Wettbewerbslage in den durchflogenen Gebieten;
- e) vernünftiges und gerechtes Verhältnis der Erträge, die aus dem Betrieb der bezeichneten Unternehmen auf den festgelegten Linien erzielt werden.

Artikel 14. Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien haben die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von den Unternehmen der anderen Vertragspartei betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird. Nach diesen Grundsätzen können die von beiden Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit oder andere Vereinbarungen zum beiderseitigen Nutzen treffen. Solche Vereinbarungen sind den Luftfahrtbehörden zur Prüfung vorzulegen, welche entsprechend Artikel 4 dieses Abkommens die Strecken oder Streckenabschnitte festlegen, die in Zusammenarbeit betrieben werden sollen.

Artikel 15. Bei der Ausübung des Rechtes der bezeichneten Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer festgelegten Linie und Punkten in dritten Ländern durchzuführen, sind in erster Linie die zwischen der in Frage kommenden Vertragspartei und dritten Ländern bestehenden Interessen und Rechte zu berücksichtigen, so daß diese Ausübung auf der Grundlage von Beförderungsquoten erfolgt, die in der Vereinbarung gemäß Artikel 4 dieses Abkommens festgesetzt werden, sofern die vorerwähnten Rechte und Interessen eine solche Festsetzung erfordern.

Artikel 16. Die Luftfahrtbehörden und bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei haben den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zu übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 17. Die Gesetze jeder Vertragspartei sind auf jeden Fall auf die Luftfahrzeuge der anderen Vertragspartei und auf die an Bord befindlichen Personen anzuwenden, so lange sie sich im Hoheitsgebiet jener Vertragspartei befinden, vorbehaltlich der Ausnahmen, die sich aus diesem Abkommen oder sonstigen für beide Vertragsparteien bindenden internationalen Übereinkommen ergeben.

Artikel 18. (1) Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei dürfen in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen sie eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigen, ihr eigenes Personal für ihre Geschäfte unterhalten und beschäftigen, sofern es sich nicht um Dienste handelt, die die entsprechenden Staaten für den Luftverkehr direkt leisten.

(2) Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so soll es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal des Flughafens oder eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei ausführen lassen.

TEIL IV. TARIFE

Artikel 19. Die Tarife, die auf den festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinnes, der besonderen Gegebenheiten

der verschiedenen Linien und der von anderen Luftverkehrsunternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewandten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung der Tarife soll nach den folgenden Artikeln verfahren werden.

Artikel 20. Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie und in Übereinstimmung mit den Vereinbarungen zwischen den entsprechenden bezeichneten Unternehmen festgelegt. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewandt werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen nach vorheriger Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife, wenn möglich, unmittelbar miteinander vereinbaren.

Artikel 21. Die in Übereinstimmung mit dem vorstehenden Artikel vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens 30 Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

Artikel 22. Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Artikel 21 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, in gegenseitigem Einvernehmen festsetzen.

Artikel 23. Wird zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien ein Einvernehmen nach dem vorstehenden Artikel nicht erzielt, so finden die Bestimmungen des Artikels 27 dieses Abkommens Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat die Vertragspartei, die sich mit den Tarifen nicht einverstanden erklärt hat, das Recht, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung der bisherigen Tarife zu verlangen.

TEIL V. VERFAHRENSVORSCHRIFTEN

Artikel 24. 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 25. (1) Zur Überprüfung der Auslegung oder der Anwendung oder Änderung dieses Abkommens oder Änderung der festgelegten Linien kann jede Vertragspartei jederzeit eine Konsultation zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien beantragen. Diese Konsultation beginnt innerhalb von 60 Tagen, nachdem der Antrag auf diplomatischem Wege eingegangen ist.

(2) Im Rahmen der Konsultation nach dem vorstehenden Absatz kann den beiderseitigen Regierungen die Änderung dieses Abkommens oder der festgelegten Linien empfohlen werden. Das Ergebnis der Konsultation bedarf der Bestätigung durch die beiderseitigen Regierungen. Im Falle der Änderung dieses Abkommens tritt diese Änderung in Kraft, nachdem in einem diplomatischen Notenwechsel bestätigt wurde, daß die für eine solche Änderung notwendigen verfassungsmäßigen Erfordernisse erfüllt sind. Im Falle der Änderung der festgelegten Linien tritt diese Änderung nach ihrer Bestätigung durch einen diplomatischen Notenwechsel in Kraft.

Artikel 26. Tritt ein von beiden Vertragsparteien unterzeichnetes mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so regeln sich die Erörterungen darüber, welche Bestimmungen dieses Abkommens weiterhin gültig bleiben, nach dem vorstehenden Artikel.

Artikel 27. (1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 25 dieses Abkommens beigelegt werden kann, ist sie auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(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, dessen Ernennung der Bestätigung durch die Vertragsparteien bedarf. Die Mitglieder sind innerhalb von 30 Tagen, der Obmann innerhalb von 60 Tagen zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die im vorstehenden Absatz genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll sein Vertreter im Amt die entsprechenden Ernennungen vornehmen.

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

TEIL VI. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 28. Dieses Abkommen und der Notenwechsel über die festgelegten Linien sowie jede Änderung dieser Dokumente sind der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitzuteilen.

Artikel 29. Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sollen sobald wie möglich in Bonn ausgetauscht werden.

Artikel 30. Dieses Abkommen tritt 30 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Artikel 31. Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt 6 Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern sich nicht die Vertragsparteien auf einen anderen Zeitpunkt einigen.

GESCHEHEN zu Bogotá am 25. November 1968 in vier Urschriften, je zwei in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

ERNST OSTERMANN VON ROTH

Für die Republik Kolumbien:

ALFONSO LÓPEZ MICHELSEN

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO PARA EL TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA Y LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

La República Federal de Alemania y la República de Colombia,

Considerando que es necesario favorecer el incremento de los transportes entre los dos países, con el fin de estrechar las relaciones entre sus pueblos, y

Deseando reglamentar primordialmente el transporte aéreo entre sus respectivos territorios, y el que, tomando en cuenta derechos y deberes preexistentes, pueda realizarse entre sus territorios y terceros países.

Han convenido en lo siguiente:

TÍTULO I. PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 1. (1) Para los fines de este Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo, se adoptan las siguientes definiciones:

a) “Autoridad Aeronáutica” es, en tanto a la República de Colombia, el Jefe del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, y en cuanto a la República Federal de Alemania, el Ministro Federal de Transportes; o en ambos casos, cualquier otra persona o institución a la cual la ley respectiva autorice a asumir las funciones adscritas a tales autoridades.

b) “Empresa designada” es la empresa de transporte aéreo que una Parte Contratante haya autorizado mediante notificación por escrito a la otra Parte Contratante para que, de acuerdo con el artículo 4 de este Convenio, se dedique a prestar servicios aéreos internacionales regulares, en las rutas acordadas según artículo 3.

(2) Adóptanse igualmente las definiciones que de “Territorio”, “Servicio Aéreo”, “Servicio Aéreo Internacional” y “Escala para fines no comerciales” dan los artículos 2 y 96 de la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944, en su redacción vigente.

Artículo 2. Cada Parte Contratante otorgará a la otra, a fin de que las empresas designadas puedan realizar los servicios aéreos internacionales en las rutas acordadas de conformidad con el artículo 3, el derecho de volar sobre su territorio sin hacer escala en él; el de hacer escala en su territorio con fines no comerciales; y el de hacer escala en el punto o puntos de su territorio designados en las rutas acordadas según el artículo 3 con el objeto de tomar o descargar, con fines comerciales, pasajeros, correo y carga.

Artículo 3. Las rutas por las cuales las empresas designadas estén autorizadas para realizar los servicios aéreos internacionales, serán especificados en un Cuadro de Rutas que se acordará por canje de notas diplomáticas. Las rutas acordadas en el Cuadro de Rutas en adelante se denominarán “rutas acordadas”.

Artículo 4. (1) Los servicios aéreos internacionales en las rutas acordadas pueden ser inaugurados en cualquier tiempo siempre que una Parte Contratante hubiese designado por escrito una o más empresas aéreas; que la otra Parte Contra-

tante hubiese autorizado a la empresa o empresas designadas para la inauguración de los servicios, y que se haya producido, al nivel de Autoridades Aeronáuticas, un acuerdo en cuanto a la clase de servicios, tipo de aeronaves y, además, sobre frecuencias, capacidad utilizable y escalas.

(2) A reserva de lo estipulado en los artículos 5, 6 y 19 a 23 de este Convenio, y cumplidos los requisitos del párrafo anterior, las Partes Contratantes darán sin demora la autorización mencionada.

Artículo 5. Una de las Partes Contratantes tiene el derecho de exigir a la empresa designada por la otra, que presente pruebas suficientes de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y reglamentos de la respectiva Parte Contratante para la realización del servicio aéreo internacional.

Artículo 6. Una de las Partes Contratantes puede impedir el ejercicio de los derechos concedidos en el artículo 2 de este Convenio a cualquier empresa designada por la otra Parte Contratante, cuando tal empresa no pudiere suministrar la prueba suficiente de que, por lo menos, la parte esencial de su propiedad y su control efectivo están en poder de nacionales de dicha Parte Contratante o de ésta misma.

Artículo 7. El incumplimiento por parte de una empresa designada por una de las Partes Contratantes de las leyes y los reglamentos de la otra, de las disposiciones de este Convenio y de las obligaciones que de ellas se deriven, así como el no haber sido presentada o presentada en forma insuficiente la prueba de que trata el artículo anterior, facultará a dicha Parte Contratante para revocar, o limitar fijando condiciones, la autorización concedida de que habla el artículo 4. Cada Parte Contratante ejercerá este derecho solamente después de una consulta de acuerdo con lo estipulado en el artículo 25 de este Convenio, 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 los reglamentos.

TÍTULO II. RÉGIMEN FISCAL Y ARANCELARIO

Artículo 8. Las aeronaves utilizadas por una empresa designada por una Parte Contratante, que vuelen al territorio de la otra Parte Contratante, salgan de éste o vuelen a través de éste, así como el equipo corriente y las piezas de repuesto que se llevan a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de derechos aduaneros y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones o tránsito de mercancías.

Artículo 9. Las piezas de repuesto y partes del equipo que son desmontadas de las aeronaves mencionadas en el artículo anterior, o bien retiradas de otra manera de a bordo y almacenadas en el territorio de la otra Parte Contratante, bajo vigilancia aduanera; o introducidas y almacenadas para dichas aeronaves en el territorio de la otra Parte Contratante, bajo vigilancia aduanera, estarán exentas de los derechos y otros gravámenes mencionados en el artículo anterior, cuando se instalen o se lleven de otra manera a bordo de dichas aeronaves, bajo vigilancia aduanera, o sean exportadas nuevamente de otro modo del territorio de esta Parte Contratante. La misma exención de derechos se concederá para las piezas de repuesto y partes del equipo tomadas de los depósitos correspondientes de otras empresas aéreas, que sean instaladas o llevadas de otra manera a bordo de dichas aeronaves, bajo vigilancia aduanera.

Artículo 10. Los combustibles y los lubricantes que sean introducidos en el territorio de la otra Parte Contratante, a bordo de las aeronaves precitadas, quedan libres de derechos de aduana y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones y tránsito de mercaderías, si se consumen a bordo de esas aeronaves; lo cual se aplica igualmente a cualquier vuelo que se efectúe entre puntos de las rutas acordadas en el territorio de aquella Parte Contratante. Esto deberá aplicarse del mismo modo a los combustibles y lubricantes que por cuenta de una empresa designada sean importados y almacenados en combustibles y lubricantes tomados a bordo, bajo vigilancia aduanera, con el fin de abastecer dichas aeronaves. Los combustibles y lubricantes tomados a bordo, bajo vigilancia aduanera, por las aeronaves de una empresa designada, en el territorio de la otra Parte Contratante y usados en los servicios aéreos internacionales, no estarán sujetos a los derechos anteriormente mencionados u otros gravámenes, ni tampoco a ningún impuesto especial de consumo que pudiese aplicarse a los combustibles y lubricantes en el territorio de aquella Parte Contratante.

Artículo 11. Los alimentos y las provisiones de consumo normal a bordo, tales como tabaco y bebidas, introducidos en las aeronaves mencionadas en el artículo 8 y destinados a los pasajeros y miembros de la tripulación, pueden ser distribuidos en el territorio de la otra Parte Contratante para su inmediato consumo a bordo, libres de derechos de aduana y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones y tránsito de mercaderías, siempre que dichas aeronaves estén continuamente vigiladas por las autoridades aduaneras en las escalas intermedias.

Artículo 12. Los elementos a que se refieren los artículos 8 a 11 no estarán sujetos tampoco a las prohibiciones y restricciones económicas sobre importación, exportación y tránsito que, de otra manera, pudiesen ser aplicadas.

TÍTULO III. OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS AÉREOS ACORDADOS

Artículo 13. En el ejercicio de los derechos concedidos por cada una de las Partes Contratantes a las respectivas empresas designadas, se deberá tomar en cuenta que de sus operaciones resulte una reciprocidad real y efectiva, a menos que, como resultado del acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de que habla el artículo 4 de este Convenio, se resuelva otra cosa. Corresponde a las Autoridades Aeronáuticas determinar y aplicar el concepto de reciprocidad real y efectiva, para lo cual, entre otras cosas, deberán tomar en cuenta:

- a) Igualdad de tarifas y de condiciones de servicio y transporte;
- b) Número de frecuencias, capacidad y tipo de aeronave;
- c) Igualdad de tratamiento, principalmente en cuanto al régimen tributario y derechos y utilización de las instalaciones aeroportuarias;
- d) Demanda de transporte aéreo y situación de la competencia en las regiones servidas por las empresas designadas;
- e) Relación equitativa y razonable en los ingresos provenientes de la operación de las empresas aéreas designadas en las rutas acordadas.

Artículo 14. Para la realización del servicio aéreo internacional en las rutas acordadas, las empresas designadas por una de las Partes Contratantes deberán tener en consideración los intereses de las empresas designadas por la otra a fin de no afectar indebidamente el servicio aéreo que éstas últimas mantienen en las mismas rutas o en parte de ellas. En consecuencia, las empresas designadas por ambas Partes Con-

tratantes podrán celebrar entre ellas acuerdos de cooperación u otros, tendientes a su mutuo beneficio. Tales acuerdos deberán ser sometidos a la consideración de las Autoridades Aeronáuticas, las cuales determinarán según el artículo 4 del presente Convenio, aquellas rutas o segmentos de ruta que hayan de ser operadas en colaboración.

Artículo 15. El derecho de las empresas designadas para efectuar transportes entre los puntos de una ruta acordada, que se encuentren localizados en el territorio de la otra Parte Contratante, y los puntos localizados en terceros países, deberá ser ejercido teniendo en cuenta principalmente los intereses y derechos existentes entre la Parte Contratante de que se trate y aquellos, de suerte que su ejercicio se realizará sobre la base de cuotas de tráfico que se fijarán en el acuerdo de que trata el artículo 4 de este Convenio cuando los derechos e intereses mencionados exijan dicha determinación.

Artículo 16. Las Autoridades Aeronáuticas y las empresas designadas por una Parte Contratante deberán proporcionar 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 por la primera Parte Contratante en las rutas acordadas. Tales informes deben contener todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como también la procedencia y el destino del tráfico.

Artículo 17. La legislación de cada una de las Partes Contratantes será aplicable, en todo caso, a las aeronaves de la otra Parte Contratante y a las personas a bordo, mientras se encuentren dentro del territorio de aquella, salvo las excepciones que contemple este Convenio u otros acuerdos internacionales obligatorios para ambas Partes Contratantes.

Artículo 18. (1) Las empresas designadas por cualquier Parte Contratante pueden 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 designada se proponga mantener una agencia, siempre y cuando no se trate de los servicios que para la navegación aérea prestan directamente los respectivos Estados.

(2) Si una empresa designada no establece su propia organización en los aeropuertos en el territorio de la otra Parte Contratante; queda entendido que la misma hará realizar el trabajo en cuestión, en la medida de lo posible, por el personal del aeropuerto o de una empresa designada por la otra Parte Contratante.

TÍTULO IV. TARIFAS

Artículo 19. Las tarifas que se cobrarán por pasajes y carga en las rutas acordadas, serán fijadas tomando en consideración todos los factores relevantes, tales como el costo de explotación, ganancias razonables, las características de las varias rutas y las tarifas cobradas por otras empresas aéreas que operan la misma ruta o parte de ella. Al fijar esas tarifas tendrán que ser observados los siguientes artículos:

Artículo 20. Las tarifas deben ser fijadas, si es posible, para cada ruta y según el entendimiento entre las respectivas empresas designadas. Con este fin, las empresas designadas deberán acatar 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 deberán entenderse directamente entre sí,

previa consulta con las empresas aéreas de terceros países que operan la misma ruta o parte de ella.

Artículo 21. Cualquier tarifa acordada de conformidad con el artículo anterior, deberá ser sometida a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, a más tardar treinta días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia. Este período puede ser reducido en casos especiales siempre que las Autoridades Aeronáuticas estén de acuerdo con ello.

Artículo 22. Si no llega a un acuerdo entre las empresas designadas, o si una de las Partes Contratantes no estuviere de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación conforme al artículo anterior, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán fijar, de común acuerdo, las tarifas para aquellas rutas o parte de las mismas sobre las cuales no se haya llegado a un acuerdo.

Artículo 23. En el caso de que no se llegue a un acuerdo, conforme al artículo anterior, entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, deberán aplicarse entonces las cláusulas del artículo 27 de este Convenio. Hasta que sea dictada una sentencia arbitral, la Parte Contratante que haya manifestado su desaprobación a las tarifas, tiene el derecho de exigir a la otra Parte Contratante que mantenga las tarifas anteriores.

TÍTULO V. REGLAS DE PROCEDIMIENTO

Artículo 24. 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 y entendimiento en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Convenio.

Artículo 25. (1) Una de las Partes Contratantes podrá solicitar en cualquier momento una consulta entre las autoridades competentes de ellas, con el objeto de examinar la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio o la modificación de las rutas acordadas. Dicha consulta comenzará dentro de los sesenta días siguientes a la recepción de la solicitud por la vía diplomática.

(2) En la consulta de que trata el párrafo anterior, se podrá recomendar a los respectivos Gobiernos la modificación de este Convenio o de las rutas acordadas. El resultado de la consulta deberá ser confirmado por los respectivos Gobiernos. En el caso de la modificación de este Convenio, ella entrará en vigor luego de haber sido confirmada por medio de un canje de notas diplomáticas en que conste el haberse cumplido con los requisitos constitucionales exigidos para tal modificación. En el caso de la modificación de las rutas acordadas, ella entrará en vigor luego de haber sido confirmada por canje de notas diplomáticas.

Artículo 26. En el caso de que entrará en vigor un convenio multilateral sobre transporte aéreo suscrito por ambas Partes Contratantes, las discusiones que se presenten en cuanto a cuáles de las cláusulas de este Convenio seguirán vigentes, se arreglarán conforme a lo previsto por el artículo anterior.

Artículo 27. (1) De surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no pueda solucionarse de acuerdo con el artículo 25, 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 éstos, de común acuerdo, designen un nacional de un tercer Estado como árbitro dirimente, cuyo nombramiento deberá ser confirmado por las Partes Contratantes. Los árbitros serán designados en un plazo de treinta días y el árbitro dirimente en un plazo de sesenta días a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes notificó a la otra su propósito de someter el desacuerdo a un arbitraje.

(3) Si no se observan los plazos señalados en el párrafo anterior, cada una de las Partes Contratantes, a falta de otro acuerdo, puede rogar al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que efectúe los nombramientos necesarios. En el caso de que dicho Presidente tenga la nacionalidad de una de las Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, su sustituto en el cargo efectuará los nombramientos correspondientes.

(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 ante el tribunal de arbitraje; los gastos del árbitro dirimente, así como los demás gastos, serán sufragados por partes iguales por las Partes Contratantes. Por lo demás, el tribunal de arbitraje adoptará su propio reglamento.

TÍTULO VI. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 28. Este Convenio y el canje de notas sobre las rutas acordadas, así como cualquier modificación de los citados instrumentos, serán comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional para su registro.

Artículo 29. Este Convenio será ratificado. Los instrumentos de ratificación serán canjeados tan pronto como sea posible en Bonn.

Artículo 30. Este Convenio entrará en vigor treinta días después del canje de los instrumentos de ratificación.

Artículo 31. Una Parte Contratante podrá denunciar en todo momento por escrito este Convenio, el cual dejará de regir seis meses después de la recepción de la denuncia por la otra Parte Contratante, a menos que las Partes Contratantes, de común acuerdo, convengan un plazo diferente.

HECHO en Bogotá, D.E., a 25 de noviembre de 1968 en cuatro originales, dos en idioma alemán y dos en idioma español, siendo igualmente auténticos.

Por la República Federal de Alemania:
ERNST OSTERMANN VON ROTH

Por la República de Colombia:
ALFONSO LÓPEZ MICHELSEN

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BOTSCHAFTER DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
ERNST OSTERMANN VON ROTH

Bogotá, den 25. November 1968

No. 3894

Herr Minister!

Ich beehre mich, auf Artikel 3 des in Bogotá am 25. November 1968 unterzeichneten Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kolumbien über den Luftverkehr Bezug zu nehmen. In den Verhandlungen, die im Zusammenhang mit dem genannten Abkommen geführt worden sind, ist Einvernehmen darüber erzielt worden, daß der Fluglinienverkehr auf den in nachstehendem Fluglinienplan festgelegten Linien durchgeführt werden kann:

FLUGLINIENPLAN

1. *Fluglinien, die von den seiten der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden*

Von Abgangspunkten im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland	über Zwischen- landepunkte	nach Punkten im Hoheitsgebiet der Republik Kolumbien	und nach Punkten darüber hinaus
---	-------------------------------	---	------------------------------------

II. *Fluglinien, die von den seiten der Republik Kolumbien bezeichneten Unternehmen betrieben werden*

Von Abgangspunkten im Hoheitsgebiet der Republik Kolumbien	über Zwischen- landepunkte	nach Punkten im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland	und nach Punkten darüber hinaus
---	-------------------------------	---	------------------------------------

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.

Ich beehre mich, Eurer Exzellenz zur Kenntnis zu bringen, daß sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit dem vorstehenden Fluglinienplan einverstanden erklärt. Ich wäre dankbar, wenn Eure Exzellenz mich wissen ließe, ob die Regierung der Republik Kolumbien diesem Fluglinienplan ebenfalls zustimmt. Bejahendenfalls gelten diese Note und Ihre Antwortnote als Vereinbarung zwischen unseren Regierungen.

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

[Signed — Signé]

OSTERMANN

Seiner Exzellenz dem Außenminister
der Republik Kolumbien
Herrn Dr. Alfonso López Michelsen
Bogotá

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

EL EMBAJADOR DE ALEMANIA ERNST OSTERMANN VON ROTH

Bogotá, el 25 de noviembre de 1968

No. 3894

Señor Ministro:

Tengo el honor de referirme al Artículo 3 del Convenio para el Transporte Aéreo entre la República Federal de Alemania y la República de Colombia, firmado en Bogotá el 25 de noviembre de 1968. En las negociaciones que se llevaron a cabo a propósito del Convenio arriba mencionado se acordó que los servicios aéreos pueden realizarse en las rutas especificadas en el siguiente cuadro:

CUADRO DE RUTAS

I. *Rutas que serán operadas por las empresas designadas por la República Federal de Alemania*

De puntos de origen en el territorio de la República Federal de Alemania	Vía puntos intermedios	A puntos en el territorio de la República de Colombia	Y a puntos más allá
---	---------------------------	--	------------------------

II. *Rutas que serán operadas por las empresas designadas por la República de Colombia*

De puntos de origen en el territorio de la República de Colombia	Vía puntos intermedios	A puntos en el territorio de la República Federal de Alemania	Y a puntos más allá
---	---------------------------	--	------------------------

Una empresa designada puede omitir voluntariamente uno o más puntos de una ruta acordada si el punto de origen de esta ruta está situado en el territorio de la Parte Contratante que ha designado la empresa.

Tengo el honor de informar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de la República Federal de Alemania está de acuerdo con el Cuadro de Rutas anteriormente especificado. Mucho agradecería que Vuestra Excelencia me informase si el Gobierno de Colombia está también de acuerdo con este Cuadro de Rutas. En caso afirmativo, la presente Nota y su Nota de respuesta serán consideradas como un acuerdo entre nuestros Gobiernos.

Sírvase aceptar, señor Ministro, el renovado testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

OSTERMANN

A Su Excelencia el señor Dr. Alfonso López Michelsen
Ministro de Relaciones Exteriores
de la República de Colombia
Bogotá

II

Bogotá, D.E., 25 de noviembre de 1968

O/J 1197

Señor Embajador:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia con el objeto de avisar recibo de la Nota de esta misma fecha, que dice así:

[See note I – Voir note I]

Al manifestar a Vuestra Excelencia la conformidad de mi Gobierno con el contenido de la expresada nota, me valgo de la oportunidad para renovar al señor Embajador las expresiones de mi más alta y distinguida consideración.

*[Signed – Signé]*¹

A Su Excelencia el señor Ernst Ostermann von Roth
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
de la República Federal de Alemania
La Ciudad

¹ Signed by Alfonso López Michelsen – Signé par Alfonso López Michelsen.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE REPUBLIC OF COLOMBIA

The Federal Republic of Germany and the Republic of Colombia,

Considering that it is necessary to promote traffic between the two countries in order to develop closer relations between their peoples, and

Desiring primarily to regulate air transport between their respective territories and such air transport as can, taking into account pre-existing rights and obligations, be effected between their territories and third countries,

Have agreed as follows:

PART I. GENERAL PRINCIPLES

Article 1. (1) For the purposes of this Agreement, unless otherwise provided in the text, the following definitions shall apply:

(a) "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 Colombia, the Chief of the Department of Civil Aviation, or, in both cases, any other person or agency authorized by law to perform the functions assigned to those authorities;

(b) "Designated airline" means the airline that a Contracting Party has authorized, by notice in writing to the other Contracting Party in accordance with article 4 of this Agreement, to operate scheduled international air services on the routes specified in accordance with article 3.

(2) For the purposes of this Agreement, the terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings laid down in articles 2 and 96 of the Chicago Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944,² as amended now or in the future.

Article 2. In order that the designated airlines may operate international air services on the routes specified in accordance with article 3, each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the right to fly across its territory without landing, to make stops in its territory for non-traffic purposes and to make stops at the designated point or points in its territory on the routes specified in accordance with article 3 for the purpose of taking on or discharging passengers, mail and cargo for traffic purposes.

Article 3. The routes on which the designated airlines are authorized to operate international air services shall be specified in a route schedule to be agreed upon in an exchange of diplomatic notes. The routes specified in the route schedule are hereinafter referred to as "the specified routes".

¹ Came into force on 5 November 1976, i.e., 30 days after the date of the exchange of the instruments of ratification, which took place at Bonn on 6 October 1976, in accordance with article 30.

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, and vol. 958, p. 217.

Article 4. (1) The international air services on the specified routes may be inaugurated at any time, provided that one Contracting Party has designated in writing an airline or airlines, that the other Contracting Party has authorized the designated airline or airlines to inaugurate the services and that an agreement has been concluded between the aeronautical authorities on the type of service and type of aircraft and, in addition, on frequency of service, utilizable capacity and landing points.

(2) Subject to the provisions of articles 5, 6 and 19 to 23 of this Agreement, the Contracting Parties shall, upon fulfilment of the requirements of the preceding paragraph, grant without delay the authorization in question.

Article 5. Each Contracting Party shall have the right to require an airline designated by the other Contracting Party to produce satisfactory evidence that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations of the first-mentioned Contracting Party governing the operation of international air services.

Article 6. Each Contracting Party may withhold the exercise of the rights provided for in article 2 of this Agreement from any airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to produce satisfactory evidence that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party or in that Contracting Party itself.

Article 7. Each Contracting Party shall be empowered to revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with article 4 in the event of failure by a designated airline of one Contracting Party to comply with the laws and regulations of the other Contracting Party or with the provisions of this Agreement and the obligations arising therefrom or to submit, or submit in satisfactory form, the evidence referred to in the preceding article. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultation as provided for in article 25 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

PART II. CUSTOMS AND TAX REGULATIONS

Article 8. Aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party and entering into, departing from or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as the regular equipment and spare parts on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of the import, export or transit of goods.

Article 9. Spare parts and articles of equipment which are removed from or taken off the aircraft referred to in the preceding article and stored in the territory of the other Contracting Party under customs supervision, or are imported for such aircraft into, and stored in, the territory of the other Contracting Party under customs supervision, shall be exempt from the duties and other charges mentioned in the preceding article if they are installed in or otherwise taken aboard the said aircraft under customs supervision, or are otherwise re-exported from the territory of the other Contracting Party. The same exemption from duties and other charges shall be granted for spare parts and articles of equipment taken from the appropriate stores of other airlines and installed in or otherwise taken aboard the said aircraft under customs supervision.

Article 10. Fuel and lubricants on board the aforementioned aircraft and introduced into the territory of the other Contracting Party shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of the import, export or transit of goods, if they are used on board the aircraft; this shall apply also on any flight between points on the specified routes in the territory of that Contracting Party. The same shall apply to fuel and lubricants destined to supply such aircraft and imported into and stored in the territory of the other Contracting Party under customs supervision for account of a designated airline. Fuel and lubricants taken on by aircraft of a designated airline under customs supervision in the territory of the other Contracting Party and used in international air services shall not be subject either to the aforementioned duties and other charges or to any special excise taxes which may be imposed on fuel and lubricants in the territory of that Contracting Party.

Article 11. Food and other stores normally consumed on board, such as tobacco and beverages, imported in the aircraft referred to in article 8 and intended for consumption by passengers and members of the crew may be issued in the territory of the other Contracting Party for immediate consumption on board free of customs duties and other charges levied on the occasion of the import, export or transit of goods, provided that such aircraft are under constant customs supervision at intermediate stops.

Article 12. The goods referred in articles 8 to 11 shall also not be subject to any economic prohibitions or restrictions on import, export and transit which might otherwise be applicable.

PART III. OPERATION OF THE AGREED SERVICES

Article 13. In the exercise of the rights granted by each Contracting Party to designated airlines of the other Contracting Party, it shall be taken into account that the operations should result in genuine and effective reciprocity, unless otherwise agreed by the aeronautical authorities in accordance with article 4 of this Agreement. The aeronautical authorities shall be responsible for defining and applying the concept of genuine and effective reciprocity, for which purpose they shall take into account, *inter alia*, the following:

- (a) equality of tariffs and conditions of carriage;
- (b) number of flights, capacity and type of aircraft used;
- (c) equality of treatment, with particular reference to taxes, charges and use of airport facilities;
- (d) traffic demand and competitive situation in the areas through which the services operate;
- (e) fair and reasonable proportion in earnings from the operations of the designated airlines on the specified routes.

Article 14. In operating international air services on the specified routes, the designated airlines of one Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter provide on the whole or part of the same routes. The airlines designated by the two Contracting Parties may accordingly conclude agreements concerning co-operation or other agreements for their mutual benefit. Such agreements shall be submitted for review to the aeronautical authorities, which shall

determine, in accordance with article 4 of this Agreement, the routes or sections of routes to be served on a co-operative basis.

Article 15. In the exercise of the right of the designated airlines to carry traffic between points on a specified route in the territory of the other Contracting Party and points in third countries, primary consideration shall be given to the interests and rights existing between the Contracting Party in question and third countries so that the said right is exercised on the basis of traffic quotas to be established in the agreement referred to in article 4 of this Agreement, if the aforementioned rights and interests require the establishment thereof.

Article 16. The aeronautical authorities and designated airlines of one Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the specified routes by any designated airline of the first-mentioned Contracting Party. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origin and destination of such traffic.

Article 17. The laws of each Contracting Party shall under all circumstances apply to aircraft of the other Contracting Party and to persons on board while they are in the territory of that Contracting Party, subject to such exceptions as result from this Agreement or from other international agreements binding on both Contracting Parties.

Article 18. (1) The designated airlines of either Contracting Party may maintain and employ their own personnel for their business transactions at airports and in cities in the territory of the other Contracting Party where they intend to maintain an agency, provided that services rendered directly by the respective States in connexion with air traffic are not involved.

(2) If a designated airline does not establish its own organization at airports in the territory of the other Contracting Party, it shall have such work performed, as far as possible, by the personnel of the airport or of a designated airline of the other Contracting Party.

PART IV. TARIFFS

Article 19. The tariffs to be charged for passengers and freight on the specified routes shall be fixed by taking into account all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the tariffs charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof. In fixing such tariffs, the provisions of the following articles shall be observed.

Article 20. The tariffs shall, if possible, be fixed for each route and in accordance with the agreements between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines shall abide by such decisions as are applicable under the tariff conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or shall, if possible, agree directly between themselves after consulting with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

Article 21. Any tariffs agreed in accordance with the preceding article 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.

Article 22. If no agreement has been reached between the designated airlines, or if one of the Contracting Parties does not agree to the tariffs submitted for its approval in accordance with article 21, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall by common accord fix the tariffs for those routes or parts thereof on which no agreement was reached.

Article 23. If no accord as envisaged in the preceding article is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of article 27 of this Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award is rendered, the Contracting Party which has expressed disagreement with the tariffs shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the tariffs previously in effect.

PART V. PROCEDURAL PROVISIONS

Article 24. Exchange of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in order to achieve close co-operation and agreement in all matters pertaining to the application and interpretation of this Agreement.

Article 25. (1) Consultation between the competent authorities of the Contracting Parties may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing the interpretation, application or amendment of this Agreement or modification of the specified routes. Such consultation shall begin within 60 days from the date of receipt of the request through the diplomatic channel.

(2) In the course of the consultation referred to in the preceding paragraph, amendment of this Agreement or modification of the specified routes may be recommended to the two Governments. The result of the consultation shall be subject to confirmation by the two Governments. Any amendment to this Agreement shall enter into force after an exchange of diplomatic notes confirming that the constitutional requirements for such amendment have been fulfilled. Any modification of the specified routes shall enter into effect when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 26. If a multilateral air transport convention to which both Contracting Parties are signatories enters into force, the discussions on the question of which provisions of this Agreement are to remain in force shall take place in accordance with the preceding article.

Article 27. (1) If any disagreement relating to the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with article 25, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) The arbitral tribunal shall be established in each individual case in the following manner. Each Contracting Party shall designate one member, and the two members shall agree upon the choice of a national of a third State as chairman, whose appointment shall be subject to confirmation by the Contracting Parties. The members shall be designated within 30 days and the chairman within 60 days from the date on which either Contracting Party notifies the other of its intention to submit the disagreement to arbitration.

(3) If the time-limits specified in the preceding paragraph are not observed, either Contracting Party may, in the absence of any other agreement, request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office shall make the appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by majority vote. Its decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own member and the costs of its representation before the arbitral tribunal; the expenses of the chairman and the remaining costs shall be borne in equal parts by both Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

PART VI. FINAL PROVISIONS

Article 28. This Agreement, the exchange of notes concerning the specified routes and any amendment thereto shall be filed with the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 29. This Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Bonn.

Article 30. This Agreement shall enter into force 30 days after the exchange of the instruments of ratification.

Article 31. Either Contracting Party may at any time denounce this Agreement in writing. The Agreement shall cease to have effect six months after receipt of the notice of denunciation by the other Contracting Party, unless the Contracting Parties agree on some other period of notice.

DONE at Bogotá on 25 November 1968 in four original copies, two in the German and two in the Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany:
ERNST OSTERMANN VON ROTH

For the Republic of Colombia:
ALFONSO LÓPEZ MICHELSEN

EXCHANGE OF NOTES

I

THE AMBASSADOR OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
ERNST OSTERMANN VON ROTH

Bogotá, 25 November 1968

No. 3894

Sir,

I have the honour to refer to article 3 of the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Colombia, signed at Bogotá

on 25 November 1968.¹ In the negotiations which have been conducted in connexion with the above-mentioned Agreement, it has been agreed that air services may be operated on the routes specified in the following route schedule:

ROUTE SCHEDULE

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

From points of departure in the territory of the Federal Republic of Germany	Via intermediate points	To points in the territory of the Republic of Colombia	And to points beyond
--	-------------------------	--	----------------------

II. *Routes to be operated by airlines designated by the Republic of Colombia*

From points of departure in the territory of the Republic of Colombia	Via intermediate points	To points in the territory of the Federal Republic of Germany	And to points beyond
---	-------------------------	---	----------------------

A designated airline may, if it so desires, omit one or more points on a specified route, provided that the point of departure for that route is in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

I have the honour to inform you that the Government of the Federal Republic of Germany agrees with the above route schedule. I should be grateful if you would inform me whether the Government of the Republic of Colombia also agrees with the route schedule. If so, this note and your reply shall be regarded as constituting an agreement between our Governments.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

OSTERMANN

His Excellency Mr. Alfonso López Michelsen
Minister for Foreign Affairs
of the Republic of Colombia
Bogotá

II

Bogotá, 25 November 1968

O/J 1197

Sir,

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

[See note I]

¹ See p. 109 of this volume.

In informing you that my Government agrees with the contents of the above note, I take this opportunity to renew to the Ambassador the assurances of my highest consideration.

[ALFONSO LÓPEZ MICHELSEN]

His Excellency Mr. Ernst Ostermann von Roth
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Federal Republic of Germany
Bogotá

[TRADUCTION — TRANSLATION]

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

La République fédérale d'Allemagne et la République de Colombie,
Considérant qu'il est nécessaire de favoriser le développement des transports entre les deux pays en vue de renforcer les relations entre leurs peuples, et
Désireuses avant tout de réglementer les transports aériens entre leurs territoires respectifs, ainsi que ceux qui, compte tenu des droits et des obligations antérieurs, pourront être établis entre leurs territoires et des pays tiers,
Sont convenues de ce qui suit :

TITRE I. PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article premier. 1) Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire dans le texte, les définitions ci-après sont adoptées :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, en ce qui concerne la République de Colombie, le Chef du Département administratif de l'aéronautique civile et, en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des transports, ou, dans les deux cas, toute autre personne ou tout organisme qui serait habilité par la loi à assumer les fonctions actuellement exercées par eux.

b) L'expression « entreprise désignée » désigne l'entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes aura autorisée, moyennant notification par écrit à l'autre Partie contractante, conformément à l'article 4 du présent Accord, à exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes agréées conformément à l'article 3.

2) En outre, les termes « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944², dans le texte actuellement en vigueur.

Article 2. Les Parties contractantes s'accordent l'une à l'autre, pour permettre aux entreprises désignées d'exploiter les services aériens internationaux sur les routes agréées conformément à l'article 3, le droit de survoler leur territoire sans faire escale, celui d'y faire des escales non commerciales et celui de faire escale au point ou aux points de son territoire désignés sur les routes agréées conformément à l'article 3 en vue d'embarquer ou de débarquer, à des fins commerciales, des passagers, du courrier et des marchandises.

Article 3. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées seront autorisées à exploiter les services aériens internationaux seront spécifiées dans un tableau des routes dont il sera convenu par échange de notes diplomatiques. Les routes spécifiées dans le tableau des routes sont ci-après dénommées « routes agréées ».

¹ Entré en vigueur le 5 novembre 1976, soit 30 jours après la date de l'échange des instruments de ratification, lequel a eu lieu à Bonn le 6 octobre 1976, conformément à l'article 30.

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, et vol. 958, p. 217.

Article 4. 1) L'exploitation des services aériens internationaux sur les routes agréées pourra commencer à tout moment, à condition qu'une Partie contractante ait désigné par écrit une ou plusieurs entreprises aériennes, que l'autre Partie contractante ait agréé l'entreprise ou les entreprises désignées pour l'ouverture de ces services et que les autorités aéronautiques se soient mises d'accord sur la catégorie des services et le type d'aéronef, ainsi que sur les fréquences, la capacité utilisable et les escales.

2) Sous réserve des dispositions des articles 5, 6 et 19 à 23 du présent Accord et une fois remplies les conditions énoncées dans le paragraphe précédent, les Parties contractantes accorderont sans retard l'autorisation mentionnée.

Article 5. Une des Parties contractantes est en droit d'exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante fournisse des preuves suffisantes qu'elle est en mesure de satisfaire aux prescriptions de ses lois et règlements relatifs au fonctionnement du service aérien international.

Article 6. Une des Parties contractantes peut interdire l'exercice des droits concédés à l'article 2 du présent Accord à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante lorsque cette entreprise ne peut pas fournir de preuves suffisantes que la majeure partie au moins de ses biens et leur contrôle effectif sont entre les mains de ressortissants de ladite autre Partie contractante ou d'elle-même.

Article 7. Si une entreprise désignée par une des Parties contractantes n'observe pas lois et règlements de l'autre Partie contractante, les dispositions du présent Accord et les obligations qui en découlent, ou n'a pas présenté ou a présenté de façon insuffisante les preuves visées à l'article précédent, ladite autre Partie contractante peut révoquer ou restreindre en l'assortissant de conditions l'autorisation accordée conformément à l'article 4. Les Parties contractantes n'exerceront ce droit qu'après avoir procédé aux consultations prévues à l'article 25 du présent Accord, à moins qu'il ne soit nécessaire de suspendre immédiatement le service ou d'imposer des conditions pour prévenir d'autres infractions aux lois ou règlements.

TITRE II. RÉGIME FISCAL ET DOUANIER

Article 8. Les aéronefs utilisés par une entreprise désignée par une Partie contractante qui entrent sur le territoire de l'autre Partie contractante, qui le quittent ou qui le survolent, de même que l'équipement normal et les pièces de rechange transportés à bord de ces aéronefs, sont exonérés de droits de douane et d'autres droits frappant l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises.

Article 9. Les pièces de rechange et les parties de l'équipement démontées ou retirées d'une autre manière des aéronefs mentionnés à l'article précédent et entreposées en douane sur le territoire de l'autre Partie contractante ou qui sont importées et entreposées en douane pour lesdits aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exonérées de droits de douane et des autres droits mentionnés à l'article précédent si elles sont installées ou d'une autre manière prises à bord desdits aéronefs sous contrôle douanier ou autrement réexportées du territoire de ladite autre Partie contractante. Sont également exonérées de droits les pièces de rechange et parties d'équipement provenant de dépôts d'autres entreprises aériennes qui sont installées ou d'une autre manière prises à bord desdits aéronefs sous contrôle douanier.

Article 10. Les carburants et les huiles lubrifiantes introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante à bord des aéronefs susmentionnés sont exonérés de

droits de douane et d'autres droits frappant l'importation, l'exportation et le transit de marchandises s'ils sont utilisés à bord desdits aéronefs; ces dispositions s'appliquent également à tout vol effectué entre des points des routes agréées situés sur le territoire de ladite autre Partie contractante. Elles s'appliquent dans les mêmes conditions aux carburants et huiles lubrifiantes qui, pour le compte d'une entreprise désignée, sont importés et entreposés en douane pour servir à l'avitaillement desdits aéronefs. Les carburants et huiles lubrifiantes pris à bord sous contrôle douanier par les aéronefs d'une entreprise désignée sur le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés dans les services aériens internationaux ne sont pas passibles des droits ou autres taxes susmentionnés, ni d'aucun droit spécial de consommation pouvant être appliqué aux carburants et aux huiles lubrifiantes sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

Article 11. Les aliments et articles normalement consommés à bord, tels que tabacs et boissons, introduits dans les aéronefs mentionnés à l'article 8 et destinés aux passagers et aux membres de l'équipage peuvent être distribués sur le territoire de l'autre Partie contractante pour être immédiatement consommés à bord en franchise de droits de douane et d'autres droits frappant l'importation, l'exportation et le transit de marchandises, à condition que lesdits aéronefs soient sous surveillance continue des autorités douanières pendant les escales intermédiaires.

Article 12. Les articles visés aux articles 8 à 11 ne sont pas non plus assujettis aux interdictions et restrictions économiques à l'importation, à l'exportation et au transit qui autrement pourraient être appliquées.

TITRE III. EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS AGRÉÉS

Article 13. Dans l'exercice des droits que chacune des Parties contractantes accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie, il convient de veiller à ce que l'exploitation de ces services se fasse sur la base d'une réciprocité réelle et effective, à moins que, par suite de l'accord entre les autorités aéronautiques visé à l'article 4 du présent Accord, il n'en soit décidé autrement. Il appartient aux autorités aéronautiques de définir et d'appliquer la notion de réciprocité réelle et effective, ce pour quoi elles devront notamment tenir compte des éléments suivants :

- a) Egalité des tarifs et des conditions de service et de transport;
- b) Nombre de fréquences, capacité et type d'aéronef;
- c) Egalité de traitement, notamment en ce qui concerne le régime fiscal, les droits et l'utilisation des installations des aéroports;
- d) Demande de transports aériens et situation de la concurrence dans les régions desservies par les entreprises désignées;
- e) Répartition équitable et raisonnable des recettes provenant de l'exploitation des routes agréées par les entreprises aériennes désignées.

Article 14. Dans l'exploitation du service aérien international sur les routes agréées, les entreprises désignées par une des Parties contractantes doivent tenir compte des intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment le service aérien que ces dernières assurent sur les mêmes routes ou sur une partie des mêmes routes. En conséquence, les entreprises désignées par les deux Parties contractantes pourront conclure entre elles des accords de coopération ou autres tendant à leur avantage réciproque. Ces accords devront être soumis aux autorités aéronautiques, qui décideront, conformément à l'article 4 du présent Accord, des routes ou parties de routes à exploiter en coopération.

Article 15. Dans l'exercice de leur droit d'effectuer des transports entre les points d'une route agréée situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers, les entreprises désignées doivent avant tout tenir compte des intérêts et des droits existants entre la Partie contractante intéressée et ces pays, de sorte que l'exploitation de cette route se fasse sur la base d'une répartition du trafic qui sera fixée dans l'accord visé à l'article 4 du présent Accord lorsque les droits et intérêts mentionnés l'exigeront.

Article 16. Les autorités aéronautiques et les entreprises désignées d'une Partie contractante devront fournir sur demande aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante toutes les publications périodiques et rapports statistiques des entreprises désignées qui peuvent être normalement requis afin de contrôler la capacité offerte par une entreprise désignée quelconque de la première Partie contractante sur les routes agréées. Ces rapports doivent contenir toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que la provenance et la destination du trafic.

Article 17. Les lois et règlements de chaque Partie contractante s'appliquent dans tous les cas aux aéronefs de l'autre Partie contractante et aux personnes à bord pendant qu'ils se trouvent sur son territoire, sous réserve des exceptions établies par le présent Accord ou par d'autres accords internationaux qui lient les deux Parties contractantes.

Article 18. 1) Les entreprises désignées par chaque Partie contractante peuvent maintenir et employer leur propre personnel pour assurer les services nécessaires dans les aéroports et les villes du territoire de l'autre Partie contractante où lesdites entreprises désignées se proposent d'ouvrir une agence, à condition toutefois qu'il ne s'agisse pas des services à la navigation aérienne que les Etats respectifs fournissent directement.

2) Si une entreprise désignée n'ouvre pas son propre bureau dans les aéroports du territoire de l'autre Partie contractante, il est entendu qu'elle fera effectuer le travail, dans la mesure du possible, par le personnel de l'aéroport ou par celui d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

TITRE IV. TARIFS

Article 19. Les tarifs appliqués aux passagers et aux marchandises sur les routes agréées seront fixés compte tenu de tous les facteurs pertinents, tels que les frais d'exploitation, la réalisation de bénéfices raisonnables, les caractéristiques des diverses routes et les tarifs appliqués par les autres entreprises aériennes qui exploitent la même route ou une partie de la même route. La fixation de ces tarifs devra être faite en tenant compte des articles suivants.

Article 20. Les tarifs doivent si possible être fixés pour chaque route et par accord entre les entreprises désignées respectives. A cette fin, les entreprises désignées doivent respecter les décisions prises sur la base de la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international (IATA) ou bien, si cela est possible, les entreprises désignées doivent s'entendre directement entre elles, après consultation des entreprises aériennes de pays tiers qui exploitent la même route ou une partie de la même route.

Article 21. Les tarifs fixés conformément à l'article précédent doivent être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard 30 jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant

être réduit dans des cas spéciaux, sous réserve de l'accord des autorités aéronautiques.

Article 22. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à un accord ou si l'une des Parties contractantes est en désaccord sur les tarifs qui lui ont été soumis pour approbation conformément à l'article précédent, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes devront fixer d'un commun accord les tarifs à pratiquer pour les routes ou la partie des routes au sujet desquelles l'accord ne s'est pas fait.

Article 23. Au cas où les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviendraient pas à un accord conformément à l'article précédent, les dispositions de l'article 27 du présent Accord s'appliqueront. En attendant que la sentence arbitrale ait été rendue, la Partie contractante qui aura fait connaître son désaccord au sujet des tarifs a le droit d'exiger de l'autre Partie contractante le maintien des tarifs préalablement en vigueur.

TITRE V. RÈGLES DE PROCÉDURE

Article 24. Chaque fois que cela sera nécessaire, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procéderont à un échange de vues afin d'établir entre elles une étroite coopération et de se mettre d'accord sur toutes les questions liées à l'application et à l'interprétation du présent Accord.

Article 25. 1) Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander que des consultations aient lieu entre les autorités compétentes des deux Parties afin d'examiner l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord ou la modification des routes agréées. Ces consultations commenceront dans les 60 jours qui suivront la date de réception de la demande par la voie diplomatique.

2) Lors des consultations visées au paragraphe précédent, il pourra être recommandé aux gouvernements respectifs de modifier le présent Accord ou les routes agréées. Le résultat des consultations devra être confirmé par les gouvernements respectifs. En cas de modification du présent Accord, celle-ci entrera en vigueur après qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques indiquant que les formalités constitutionnelles requises pour cette modification ont été accomplies. En cas de modification des routes agréées, elle entrera en vigueur après avoir été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 26. Au cas où entrerait en vigueur un accord multilatéral relatif aux transports aériens souscrit par les deux Parties contractantes, les discussions concernant les dispositions du présent Accord qui demeureront en vigueur se dérouleront selon les modalités prévues à l'article précédent.

Article 27. 1) Tout différend quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord qui ne peut être réglé conformément à l'article 25 sera soumis à un tribunal arbitral sur la demande d'une des Parties contractantes.

2) Le tribunal arbitral sera dans tous les cas constitué de la façon suivante : chacune des Parties contractantes désignera un arbitre et les deux arbitres ainsi désignés désigneront un ressortissant d'un Etat tiers comme président, cette désignation devant être confirmée par les Parties contractantes. Les arbitres seront désignés dans les 30 jours et le président dans les 60 jours qui suivront la date à laquelle une des Parties contractantes aura notifié à l'autre son intention de soumettre le désaccord à arbitrage.

3) Si les délais mentionnés au paragraphe précédent ne sont pas respectés, chaque Partie contractante, à défaut d'autre accord, pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder aux désignations nécessaires. Si le Président de la Cour est ressortissant d'une des Parties contractantes ou est empêché pour toute autre raison, celui qui le remplace dans ses fonctions procédera aux désignations.

4) Le tribunal arbitral prend ses décisions à la majorité des voix. Ses décisions sont obligatoires pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de son arbitre ainsi que ses frais de représentation devant le tribunal arbitral; les frais du président ainsi que les autres dépenses sont répartis également entre les Parties contractantes. Pour le reste, le tribunal arbitral arrête son propre règlement.

TITRE VI. DISPOSITIONS FINALES

Article 28. Le présent Accord et l'échange de notes relatif aux routes agréées ainsi que toute modification auxdits instruments seront communiqués à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour enregistrement.

Article 29. Le présent Accord est sujet à ratification. L'échange des instruments de ratification aura lieu à Bonn aussitôt que possible.

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

Article 31. Une Partie contractante peut à tout moment dénoncer par écrit le présent Accord, auquel cas celui-ci cessera d'être en vigueur six mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la dénonciation, à moins que les Parties contractantes ne conviennent d'un délai différent.

FAIT à Bogotá le 25 novembre 1968 en quatre exemplaires originaux, dont deux en langue allemande et deux en langue espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne :
ERNST OSTERMANN VON ROTH

Pour la République de Colombie :
ALFONSO LÓPEZ MICHELSEN

ÉCHANGE DE NOTES

I

L'AMBASSADEUR DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
ERNST OSTERMANN VON ROTH

Bogotá, le 25 novembre 1968

N° 3894

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'article 3 de l'Accord relatif aux transports aériens entre la République fédérale d'Allemagne et la République de Colombie signé à Bogotá le 25 novembre 1968¹. Au cours des négociations dont a fait l'objet l'Accord susmentionné, il a été convenu que les services aériens pourraient être exploités sur les routes spécifiées au tableau suivant :

TABLEAU DES ROUTES

I. *Routes qui seront exploitées par les entreprises désignées par la République fédérale d'Allemagne*

A partir de points situés sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne	Via des points intermédiaires	Vers des points situés sur le territoire de la République de Colombie	Et vers des points situés au-delà
---	-------------------------------	---	-----------------------------------

II. *Routes qui seront exploitées par les entreprises désignées par la République de Colombie*

A partir de points situés sur le territoire de la République de Colombie	Via des points intermédiaires	Vers des points situées sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne	Et vers des points situés au-delà
--	-------------------------------	---	-----------------------------------

Une entreprise désignée peut décider de ne pas faire escale à un ou plusieurs points d'une route agréée si le point de départ de cette route est situé sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

Je tiens à informer Votre Excellence que le tableau des routes qui précède recueille l'agrément du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne. Je serais très obligé à Votre Excellence de me faire savoir si ledit tableau des routes recueille également l'agrément du Gouvernement de la République de Colombie.

¹ Voir p. 117 du présent volume.

Dans l'affirmative, la présente note et la réponse de Votre Excellence seront considérées comme constituant un accord entre nos Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

[Signé]

OSTERMANN

Son Excellence Monsieur Alfonso López Michelsen
Ministre des relations extérieures
de la République de Colombie
Bogotá

II

Bogotá, le 25 novembre 1968

O/J 1197

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour, dont la teneur suit :

[Voir note I]

Je tiens à informer Votre Excellence que la teneur de la note précitée recueille l'agrément de mon Gouvernement et je saisis cette occasion, etc.

[ALFONSO LÓPEZ MICHELSEN]

Son Excellence Monsieur Ernst Ostermann von Roth
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
de la République fédérale d'Allemagne
En ville

No. 15788

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
TOGO**

Air Transport Agreement. Signed at Bonn on 27 May 1971

Authentic texts: German and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
TOGO**

**Accord relatif au transport aérien. Signé à Bonn le 27 mai
1971**

Textes authentiques : allemand et français.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet
1977.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REPUBLIK TOGO ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Togo,
in dem Wunsch, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen ihren beiderseitigen
Hoheitsgebieten zu fördern und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Ge-
biet so weit wie möglich fortzusetzen,
in dem Wunsch, auf diesen Luftverkehr die Grundsätze und die Bestimmungen
des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt – Chicago, 7. Dezember
1944 – anzuwenden,
haben folgendes vereinbart:

TEIL I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig die in diesem Ab-
kommen bezeichneten Rechte zur Aufnahme des internationalen zivilen Luftver-
kehrs gemäß dem Fluglinienplan, der durch einen diplomatischen Notenwechsel fest-
gelegt wird.

Artikel 2. Im Sinne dieses Abkommens bedeuten

- a) „Luftfahrtbehörde“:
- in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland, den Bundesminister für Verkehr;
 - in bezug auf die Republik Togo, den Minister für öffentliche Arbeiten, Bergbau,
Verkehr, Post- und Fernmeldewesen;
- b) „bezeichnetes Unternehmen“:
- das Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei
gemäß Artikel 12 schriftlich bezeichnet hat.

Artikel 3. (1) Die von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei
im internationalen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeuge sowie ihre normale Aus-
rüstung, ihre Reserven an Treibstoff und Schmieröl, ihre Bordvorräte (einschließlich
Lebensmittel, Getränke und Tabak) bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der
anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionskosten und anderen ähnlichen
Gebühren und Abgaben frei, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis
zu ihrer Wiederausfuhr an Bord der Luftfahrzeuge bleiben. Die Luftfahrzeuge blei-
ben gegebenenfalls unter Kontrolle der Zollbehörden.

(2) Von allen Zöllen, Inspektionskosten und anderen ähnlichen Gebühren und
Abgaben mit Ausnahme der Vergütungen oder Gebühren für geleistete Dienste wer-
den ebenfalls befreit:

- a) Bordvorräte, Bordausrüstungen und andere an Bord gebrauchte Gegenstände
jeden Ursprungs, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei im Rahmen der von
den Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Höchstgrenzen beschafft und
von den Luftfahrzeugen, die einen internationalen Linienverkehr der anderen
Vertragspartei durchführen, an Bord genommen werden;

- b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zur Instandhaltung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Luftverkehr verwendet werden;
- c) Treibstoffe und Schmieröl, die zur Versorgung der von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, auch wenn diese Vorräte auf dem Streckenteil verwendet werden, der über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, in dem sie an Bord genommen wurden.

Jede Vertragspartei kann die bezeichneten Waren unter zollamtlicher Überwachung halten.

(3) Normale Bordausrüstungen sowie Materialien und Vorräte, die sich an Bord der Luftfahrzeuge einer Vertragspartei befinden, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebiets ausgeladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder ihrer zollamtlichen Anmeldung von den genannten Behörden überwacht werden.

Artikel 4. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungsnachweise und Erlaubnisscheine, die von einer der beiden Vertragsparteien ausgestellt oder anerkannt wurden und deren Gültigkeit nicht abgelaufen ist, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der im Fluglinienplan aufgeführten Fluglinien anerkannt. Jede Vertragspartei behält sich jedoch vor, die an ihre eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei erteilten Befähigungsnachweise und Erlaubnisscheine für den Verkehr über dem eigenen Hoheitsgebiet nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 5. (1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften der einen Vertragspartei über den Ein- und Ausflug von im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeugen nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet sowie über den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebiets finden Anwendung auf die Luftfahrzeuge des Unternehmens der anderen Vertragspartei.

(2) Die Fluggäste, Besatzungsmitglieder oder die Frachtverlader haben sich entweder persönlich oder durch Vermittlung eines in ihrem Namen und ihrem Auftrag handelnden Dritten an die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern oder Frachtgütern zu halten, wie z. B. die Vorschriften über die Einreise, die Formalitäten im Falle des Urlaubs, die Einwanderung, Zollabfertigung und die Maßnahmen, die sich aus den Gesundheitsvorschriften ergeben.

Artikel 6. Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 7. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen die Genehmigung zum Betrieb zu verweigern oder eine derartige Genehmigung zu widerrufen, wenn sie aus berechtigten Gründen nicht als erwiesen ansieht, daß ein wesentlicher Anteil des Eigentums an diesem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der anderen Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen zusteht, oder wenn dieses Unternehmen die in Artikel 5 erwähnten

Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht befolgt oder die ihm durch dieses Abkommen auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt.

Artikel 8. Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungs austausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen. Falls nach Ansicht einer der Vertragsparteien das Verfahren ohne Erfolg geblieben ist, findet das Verfahren nach Artikel 9 Anwendung.

Artikel 9. Jede Vertragspartei kann jederzeit eine Konsultation zwischen den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien über die Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens beantragen. Diese Konsultation beginnt spätestens dreißig Tage nach Eingang des Antrags.

Artikel 10. (1) Falls eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 9 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag einer Vertragspartei einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(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 beiden Vertragsparteien zu bestellen ist.

(3) Werden die beiden Mitglieder nicht innerhalb von sechzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei vorgeschlagen hat, den Streitfall auf dem Schiedswege zu regeln, oder sind sich im Laufe der folgenden dreißig Tage die Mitglieder nicht über die Bestellung des Obmanns einig geworden, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit, wenn es ihm nicht gelingt, die Streitigkeit auf gutlichem Wege beizulegen. Soweit die Vertragsparteien nichts Gegenteiliges beschließen, regelt das Schiedsgericht die Grundsätze seines Verfahrens selbst und bestimmt seinen Sitz.

(5) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Laufe des Schiedsgerichtsverfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch nachzukommen; dieser wird in alle Fällen als endgültig betrachtet.

(6) Wenn eine der Vertragsparteien den Entscheidungen des Schiedsgerichts nicht nachkommt, kann die andere Vertragspartei während der Dauer dieses Versäumnisses die Rechte oder Vorrechte, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei auf Grund dieses Abkommens eingeräumt hat, beschränken, ruhen lassen oder widerrufen. Jede Vertragspartei übernimmt die Kosten ihres Mitglieds sowie die Hälfte der Kosten für den benannten Obmann.

TEIL II. VEREINBARER LINIENVERKEHR

Artikel 11. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei das Recht, durch ein bezeichnetes Unternehmen den im Fluglinienplan, wie er in Artikel 1 vorgesehen ist, festgelegten Linienverkehr zu betreiben. Diese Linien werden im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr“ bezeichnet.

Artikel 12. (1) Der vereinbarte Linienverkehr kann sofort oder zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch der Vertragspartei, der die Rechte eingeräumt werden, in Betrieb genommen werden unter der Bedingung, daß

- a) die Vertragspartei, der die Rechte gewährt wurden, ein Unternehmen für den Betrieb der festgelegten Linien bezeichnet;
- b) die Vertragspartei, welche die Rechte gewährt, dem in Frage kommenden Unternehmen nach Maßgabe des Absatzes 2 die erforderliche Genehmigung zum Betrieb erteilt hat, die vorbehaltlich des Artikels 7 innerhalb der kürzestmöglichen Frist zu erteilen ist;
- c) die Vorschriften des Artikels 18 eingehalten worden sind.

(2) Das bezeichnete Unternehmen kann dazu aufgefordert werden, gegenüber den Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, welche die Rechte gewährt, den Nachweis zu erbringen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen der Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften zu genügen, die von diesen Behörden üblicherweise auf den Betrieb von gewerblichen Luftfahrtunternehmen angewandt werden.

Artikel 13. (1) Das von der Bundesrepublik Deutschland gemäß diesem Abkommen bezeichnete Unternehmen hat im Hoheitsgebiet der Republik Togo das Recht, im internationalen Fluglinienverkehr auf den im Fluglinienplan aufgeführten deutschen Linien Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Das von der Republik Togo gemäß diesem Abkommen bezeichnete Unternehmen hat im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland das Recht, im internationalen Fluglinienverkehr auf den im Fluglinienplan aufgeführten togoischen Linien Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel 14. (1) Das von jeder der beiden Vertragsparteien bezeichnete Unternehmen muß zu einem wesentlichen Teil Eigentum der Vertragspartei, die es bezeichnet hat, oder eines ihrer Staatsangehörigen sein.

(2) Die Vertragspartei, nach deren Auffassung kein hinreichender Nachweis dafür erbracht ist, daß diese Voraussetzung erfüllt ist, kann vor Erteilung der Genehmigung eine Konsultation nach dem in Artikel 9 vorgesehenen Verfahren beantragen. Führt diese Konsultation nicht zu einem Ergebnis, findet das Schiedsverfahren gemäß Artikel 10 statt.

Artikel 15. (1) Die von den beiden Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen müssen einer gerechten und gleichen Behandlung gewiß sein, damit sie für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs gleiche Möglichkeiten haben.

(2) Sie haben auf den von beiden beflogenen Flugstrecken auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um ihren jeweiligen Linienverkehr nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

Artikel 16. (1) Der Betrieb der vereinbarten Linien zwischen dem togoischen Hoheitsgebiet und dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und umgekehrt ist für die beiden Länder ein grundlegendes und wichtiges Recht.

(2) Zum Betrieb dieser Linien wird

- a) das Beförderungsangebot vorbehaltlich des Absatzes 4 in gleicher Weise zwischen dem deutschen und dem togoischen Unternehmen aufgeteilt,
- b) das auf jeder Linie bereitgestellte Gesamtbeförderungsangebot dem vernünftigerweise voraussehbaren Bedarf angepaßt.

(3) Um den Erfordernissen eines vorvorhergesehenen oder zeitweiligen Verkehrsaufkommens auf den gleichen Linien gerecht zu werden, haben die bezeichneten Unternehmen unter sich geeignete Maßnahmen zur Bewältigung dieser vorübergehenden Steigerung des Verkehrsaufkommens zu beschließen. Sie haben

darüber alsbald den Luftfahrtbehörden ihrer jeweiligen Länder zu berichten, die miteinander einen Meinungsaustausch darüber führen können, falls sie dies für zweckdienlich halten.

(4) Falls eine der Vertragsparteien auf einer oder mehreren Linien einen Teil oder das gesamte Beförderungsangebot, das ihr zugestanden wurde, nicht auszunützen wünscht, werden sich die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien verständigen, um der anderen Vertragspartei für eine bestimmte Zeitdauer die Gesamtheit oder einen Teil des Beförderungsangebots zu übertragen, über das die erstgenannte innerhalb der vorgesehenen Grenzen verfügt. Die Vertragspartei, die alle ihre Rechte oder einen Teil davon übertragen hat, kann sie am Ende des genannten Zeitraums wieder übernehmen.

Artikel 17. (1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Betriebes des vereinbarten Linienverkehrs die Betriebsart, die verwendeten Flugzeugmuster und die vorgesehenen Flugpläne mit. Dies gilt auch für spätere Änderungen.

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

Artikel 18. (1) Die Tarife, die auf den vereinbarten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

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

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

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

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so findet Artikel 10 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif

nicht einverstanden erklärt hat, das Recht, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs zu verlangen.

TEIL III. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 19. (1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich in Lomé ausgetauscht werden.

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

Artikel 20. Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Die Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Das Abkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag, an dem die Kündigung bei der anderen Vertragspartei eingegangen ist, außer Kraft, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht worden ist. Bestätigt die andere Vertragspartei den Eingang der Kündigung nicht, so gilt als Eingangstag der fünfzehnte Tag nach Eingang der Kündigungsmittelung beim Sitz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Artikel 21. Dieses Abkommen und der Fluglinienplan werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

GESCHEHEN zu Bonn am 27. Mai 1971 in vier Urschriften, je zwei in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
SIGISMUND Frhr. v. BRAUN

Für die Republik Togo:
JOACHIM HUNLÉDÉ

ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA RÉPUBLIQUE TOGOLAISE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

La République fédérale d'Allemagne et la République Togolaise,

Désireuses de favoriser le développement des transports aériens entre leurs territoires respectifs et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine,

Désireuses d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale — Chicago, 7 décembre 1944²,

Sont convenues de ce qui suit :

TITRE I. GÉNÉRALITÉS

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 dans un tableau de routes qui fera l'objet d'un échange de notes diplomatiques.

Article 2. Pour l'application du présent Accord :

a) L'expression «Autorités Aéronautiques» signifie :

- En ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des transports;
- En ce qui concerne la République Togolaise, le Ministre des travaux publics, mines, transports, postes et télécommunications;

b) L'expression «entreprise désignée» signifie :

- L'entreprise de transports aériens qu'une Partie Contractante aura désignée par écrit à l'autre Partie Contractante conformément à l'article 12 du présent Accord.

Article 3. 1. Les aéronefs utilisés en trafic international par l'entreprise 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 similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation. Les aéronefs restent soumis au contrôle éventuel du Service des Douanes.

2. Seront également exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, à l'exception des redevances ou taxes représentatives de service rendu :

- a) Les provisions, équipements et autres objets consommables de bord de toute origine pris sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les

¹ Entré en vigueur le 21 mars 1976, soit 30 jours après la date de l'échange des instruments de ratification, lequel a eu lieu à Lomé le 20 février 1976, conformément à l'article 19, paragraphe 2.

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, et vol. 958, p. 217.

autorités de ladite Partie Contractante et embarqués 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 effectué au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

Chaque Partie Contractante peut garder les marchandises indiquées ci-dessus sous contrôle douanier.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériels 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. 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.

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 au tableau de routes. 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 licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

Article 5. 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 de l'autre Partie Contractante.

2. Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes et aux mesures découlant des règlements sanitaires.

Article 6. Les redevances prélevées sur le territoire d'une Partie Contractante pour l'usage des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante n'excéderont pas celles qui sont perçues pour les aéronefs d'une entreprise nationale dans les services aériens internationaux similaires.

Article 7. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation ou de révoquer une telle autorisation lorsque, pour des motifs fondés, elle estime ne pas avoir la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de l'autre Partie Contractante ou de nationaux de cette der-

nière, ou lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 5 ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

Article 8. Chaque fois que besoin sera, un échange de vues aura lieu entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes afin d'assurer une coopération étroite et une entente dans toutes les affaires concernant l'application et l'interprétation du présent Accord. Au cas où de l'avis de l'une des Parties Contractantes cet échange de vues n'aurait pas abouti, il sera fait recours à la procédure prévue à l'article 9.

Article 9. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander une consultation entre les Autorités compétentes des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent Accord. Cette consultation commencera au plus tard dans les trente jours à compter du jour de réception de la demande.

Article 10. 1. Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'article 9, il sera soumis sur demande d'une des Parties Contractantes à un tribunal arbitral.

2. Ce tribunal arbitral *ad hoc* sera constitué de telle manière que chaque Partie Contractante désignera un arbitre et que ces deux arbitres choisiront comme Président, d'un commun accord, le ressortissant d'un Etat tiers qui sera désigné par les Gouvernements des deux Parties Contractantes.

3. Si, dans un délai de soixante jours, 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 des trente jours suivants, 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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. Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

TITRE II. SERVICES AGRÉÉS

Article 11. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante le droit de faire exploiter par une entreprise désignée les services aériens spécifiés au tableau de routes prévu à l'article 1 du présent Accord. Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression «services agréés».

Article 12. 1. Les services agréés pourront être exploités immédiatement ou à une date ultérieure au choix de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés à condition que :

- a) La Partie Contractante à laquelle les droits ont été accordés ait désigné une entreprise de transport aérien pour exploiter la ou les routes spécifiées;
- b) La Partie Contractante qui accorde les droits ait donné dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessous, à l'entreprise intéressée, l'autorisation d'exploitation requise, laquelle devra être accordée, dans le plus court délai possible, sous réserve des dispositions de l'article 7 du présent Accord;
- c) Les dispositions de l'article 18 aient été observées.

2. L'entreprise désignée pourra être appelée à fournir aux Autorités Aéronautiques de la Partie Contractante qui concède les droits la preuve qu'elle se trouve en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces Autorités au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien.

Article 13. 1. L'entreprise désignée par la République fédérale d'Allemagne, conformément au présent Accord, bénéficiera en territoire togolais du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises sur les routes allemandes énumérées au tableau de routes.

2. L'entreprise désignée par la République Togolaise conformément au présent Accord bénéficiera en territoire de la République fédérale d'Allemagne du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises sur les routes togolaises énumérées au tableau de routes.

Article 14. 1. L'entreprise désignée par chacune des Parties Contractantes conformément aux articles 11 et 12 doit être pour une part importante la propriété de la Partie Contractante qui l'a désignée ou des nationaux de cette Partie Contractante.

2. La Partie Contractante qui estime ne pas avoir une preuve suffisante que cette condition est remplie peut, avant de délivrer l'autorisation demandée, provoquer une consultation suivant la procédure prévue à l'article 9. En cas d'échec de cette consultation, il serait recouru à l'arbitrage conformément à l'article 10.

Article 15. 1. Les entreprises désignées par les deux Parties Contractantes devront être assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés.

2. Elles devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

Article 16. 1. L'exploitation des services agréés entre le territoire togolais et le territoire de la République fédérale d'Allemagne ou *vice versa*, constitue pour les deux pays un droit fondamental et primordial.

2. Pour l'exploitation de ces services :

- a) La capacité sera répartie également entre les entreprises allemande et togolaise sous réserve du par. 4 ci-dessous;
- b) La capacité totale mise en œuvre sur chacune des routes sera adaptée aux besoins qu'il est raisonnable de prévoir.

3. Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises désignées devront décider entre elles des mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire de trafic. Elles en ren-

dront compte immédiatement aux Autorités Aéronautiques de leurs pays respectifs qui pourront procéder à un échange de vues si elles le jugent utile.

4. Au cas où l'une des Parties Contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes, soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui lui a été concédée, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes s'entendront en vue de transférer à l'autre Partie Contractante, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport dont elle dispose dans la limite prévue. La Partie Contractante qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

Article 17. 1. Les entreprises désignées indiqueront aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, trente jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, la nature de l'exploitation, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. La même règle est valable pour les changements ultérieurs.

2. Les Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront sur demande aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante toutes données statistiques régulières ou autres de l'entreprise désignée 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.

Article 18. 1. Les tarifs qui doivent être appliqués, sur les services agréés, aux passagers et aux marchandises seront établis compte tenu de tous les facteurs tels que le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions particulières des diverses routes et les tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant tout ou partie de la même route. Pour l'établissement des tarifs, on procédera selon les dispositions des paragraphes suivants.

2. Les tarifs seront convenus, si possible, pour chaque route entre les entreprises désignées intéressées. Les entreprises désignées tiendront compte de la procédure recommandée pour l'établissement des tarifs par l'Association Internationale des Transports Aériens (A.I.T.A.) ou bien elles conviendront de ces tarifs si possible directement entre elles, après consultation des entreprises de transports aériens d'Etats tiers qui desservent tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être abrégé dans certains cas, si les Autorités Aéronautiques y consentent.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à convenir des tarifs, conformément au par. 2, ou si une Partie Contractante déclare ne pas pouvoir consentir aux tarifs qui lui ont été soumis, conformément au par. 3 de cet article, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes établiront ces tarifs par accord mutuel pour les routes et sections de routes sur lesquelles une entente n'a pas été réalisée.

5. Si un accord, conformément au par. 4 de cet article, n'est pas réalisé entre les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, l'article 10 du présent Accord sera applicable. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante qui n'aura pas consenti à un tarif aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien du tarif précédemment en vigueur.

TITRE III. DISPOSITIONS FINALES

Article 19. 1. Le présent Accord sera ratifié. Les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible à Lomé.

2. L'Accord entrera en vigueur trente jours après l'échange des instruments de ratification.

Article 20. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, dénoncer le présent Accord par écrit. La notification de dénonciation sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'Accord cessera d'être en vigueur douze mois après la date de réception de la notification de dénonciation par l'autre Partie Contractante, à moins que les deux Parties Contractantes ne conviennent que la notification de dénonciation soit retirée avant l'expiration de ce délai. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait considérée pour reçue quinze jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 21. Le présent Accord et le tableau de routes seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour y être enregistrés.

FAIT à Bonn, le 27 mai 1971, en quatre exemplaires, dont deux en langue allemande et deux en langue française, chacun des textes faisant également foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne :
SIGISMUND Frhr. v. BRAUN

Pour la République Togolaise :
JOACHIM HUNLÉDÉ

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE REPUBLIC OF TOGO

The Federal Republic of Germany and the Republic of Togo,

Desiring to promote the development of air transport services between their respective 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 signed at Chicago on 7 December 1944,²

Have agreed as follows:

TITLE I. GENERAL

Article 1. The Contracting Parties grant to each other the rights specified in this Agreement for the establishment of the international civil air services listed in a route schedule to be agreed upon in an exchange of diplomatic notes.

Article 2. For the purposes of this Agreement:

(a) The term “aeronautical authorities” means:

- in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport;
- in the case of the Republic of Togo, the Minister of Public Works, Mines, Transport, Posts and Telecommunications;

(b) The term “designated airline” means:

- an airline which one of the Contracting Parties has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with article 12 of this Agreement.

Article 3. 1. Aircraft operated in international service by the designated airline of a Contracting Party, as well as their regular equipment, their supplies of fuel and lubricants and their aircraft stores (including foodstuffs, beverages and tobacco), shall, on entry into the territory of the other Contracting Party, be exempt from all customs duties, inspection fees and similar duties and charges, provided that such equipment and stores remain on board the aircraft until re-exported. Such aircraft shall remain subject to customs control.

2. The following shall likewise be exempt from all customs duties, inspection fees and similar duties and charges, excluding fees and charges levied as consideration for services rendered:

- (a) aircraft stores, equipment and other consumable items, irrespective of origin, obtained in the territory of either Contracting Party in quantities not exceeding the limits set by the authorities of the said Contracting Party, and taken on board aircraft of the other Contracting Party engaged in international service;

¹ Came into force on 21 March 1976, i.e., 30 days after the date of exchange of the instruments of ratification, which took place at Lomé on 20 February 1976, in accordance with article 19 (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, and vol. 958, p. 217.

- (b) spare parts imported into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in international navigation by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) fuels and lubricants intended for aircraft used in international traffic by the designated airline of the other Contracting Party, even where 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.

Either Contracting Party may keep the goods indicated above under customs control.

3. Regular equipment, supplies and stores on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the consent of the customs authorities of that territory. When so unloaded, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or declared to customs.

Article 4. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still valid shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operation of the air services specified in the route schedule. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid for flight above its own territory certificates of competency and licences issued to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 5. 1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to and departure from its territory of aircraft engaged in international navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the airline of the other Contracting Party.

2. Passengers, crews and shippers of goods shall be required to comply, either personally or through a third party acting in their name and on their behalf, with the laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party governing the entry, stay and departure of passengers, crews and cargo, such as those relating to entry, exit clearance, immigration, customs and requirements under health regulations.

Article 6. The charges imposed in the territory of a Contracting Party for the use of airports and other aeronautical facilities by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those levied upon aircraft of a domestic airline engaged in similar international air services.

Article 7. Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from the airline designated by the other Contracting Party, or to revoke such a permit, whenever it considers on sufficient grounds that it has no proof that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Contracting Party or its nationals or in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations referred to in article 5 or to fulfil its obligations under this Agreement.

Article 8. Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties to ensure close co-operation and agreement in all matters pertaining to the application and interpretation of this Agreement. If, in the opinion of either Contracting Party, such an exchange of views has not been successful, the procedure provided for in article 9 shall be applied.

Article 9. Either Contracting Party may at any time request consultation between the competent authorities of the two Contracting Parties concerning the interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultation shall begin no later than 30 days after the request is received.

Article 10. 1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled in accordance with the provisions of article 9 shall, on the request of either Contracting Party, be referred to an arbitral tribunal.

2. This *ad hoc* arbitral tribunal shall be established in the following manner: each Contracting Party shall appoint one member and these two members shall agree upon a national of a third State as chairman, who shall be appointed by the Governments of the two Contracting Parties.

3. If the two arbitrators have not been appointed within a period of 60 days from the date on which one of the two Governments proposed arbitration of the dispute, or if the arbitrators fail to agree on the appointment of a chairman within a further period of 30 days, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments.

4. 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.

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 the rights and privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default. Each Contracting Party shall pay the remuneration for the services of its own arbitrator and half the remuneration of the chairman.

TITLE II. AGREED SERVICES

Article 11. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the right to have the air services specified in the route schedule provided for in article 1 of this Agreement operated by a designate airline. The said services shall hereinafter be referred to as "agreed services".

Article 12. 1. The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted, provided that:

- (a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline which is to operate on the specified route or routes;
- (b) the Contracting Party granting the rights has, on the conditions laid down in paragraph 2 below, given the airline concerned the requisite operating permit, which shall be granted as soon as possible, subject to the provisions of article 7 of this Agreement;
- (c) the provisions of article 18 have been fulfilled.

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

Article 13. 1. The airline designated by the Federal Republic of Germany under this Agreement shall enjoy, in Togolese territory, the right to set down and pick up passengers, mail and cargo in international traffic on the German routes listed in the route schedule.

2. The airline designated by the Republic of Togo under this Agreement shall enjoy, in the territory of the Federal Republic of Germany, the right to set down and pick up passengers, mail and cargo in international traffic on the Togolese routes listed in the route schedule.

Article 14. 1. The airline designated by each of the Contracting Parties under articles 11 and 12 must be substantially owned by the Contracting Party which has designated it or by nationals of that Contracting Party.

2. A Contracting Party which considers it has insufficient proof that this condition has been fulfilled may, before issuing the requested permit, propose consultation according to the procedure laid down in article 9. If such consultation produces no result, the matter shall be submitted to arbitration in accordance with article 10.

Article 15. 1. The airlines designated by the two Contracting Parties shall be assured fair and equitable treatment so that they may enjoy equal opportunity to operate the agreed services.

2. 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 16. 1. The operation of the agreed services between the territory of Togo and the territory of the Federal Republic of Germany in both directions constitutes a basic and primary right of the two countries.

2. For the purpose of operation of these services:

(a) the capacity shall be equally divided between the German and Togolese airlines, subject to paragraph 4 below;

(b) the total capacity provided on each of the routes shall be adapted to such needs as may reasonably be expected.

3. In order to meet unforeseen or temporary traffic demands on the agreed routes, the designated airlines shall decide among themselves on appropriate measures to deal with such temporary increase in traffic. They shall report such measures immediately to the aeronautical authorities of their respective countries, which may proceed to an exchange of views if they see fit.

4. In the event that one of the Contracting Parties does not wish to operate, on one or more of the routes, part or all of the transport capacity it has been allotted, the aeronautical authorities of the two Parties shall come to an agreement with a view to transferring to the other Contracting Party, for a specified period, all or part of the capacity at its disposal within the agreed limits. The Contracting Party that has transferred all or part of its rights may recover them at the end of the specified period.

Article 17. 1. The designated airlines shall inform the aeronautical authorities of the two Contracting Parties not later than 30 days before the inauguration of the agreed services, of the type of service, the types of aircraft to be used and the proposed time-tables. The same rule shall apply in respect of any subsequent changes.

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party such periodic or

other statistical material as may reasonably be required in order to check the transport capacity provided by a designated airline of the first Contracting Party. These statistics shall include all the data required to determine the volume, origin and destination of the traffic.

Article 18. 1. The tariffs to be applied for the agreed services, for passengers and cargo, shall be fixed with due regard to all factors, such as the cost of operation, reasonable profit, the special characteristics of each route and the tariffs applied by other airlines operating on all or part of the same route. The tariffs shall be fixed in accordance with the provisions of the following paragraphs.

2. The tariffs shall, if possible, be fixed for each route by agreement between the designated airlines concerned. The designated airlines shall take into account the tariff-fixing procedure recommended by the International Air Transport Association (IATA) or, if possible, they shall fix the tariffs by direct agreement, after consultation with any airlines of third States serving all or part of the same route.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of each Contracting Party not less than 30 days before the date proposed for their entry into force. In special cases this time-limit may be reduced subject to the agreement of the aeronautical authorities.

4. If the designated airlines fail to agree upon the tariffs in accordance with paragraph 2, or if one of the Contracting Parties expresses its disapproval of the tariffs submitted to it in accordance with paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall fix by agreement the tariffs for those routes and parts of routes in respect of which agreement has not been reached.

5. If no agreement is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in accordance with paragraph 4 of this article, article 10 of this Agreement shall apply. Pending announcement of the arbitral award, the Contracting Party which has not agreed to a tariff shall have the right to require the other Contracting Party to maintain the tariff previously in force.

TITLE III. FINAL PROVISIONS

Article 19. 1. This Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Lomé.

2. This Agreement shall enter into force 30 days after the exchange of the instruments of ratification.

Article 20. Either Contracting Party may at any time terminate this Agreement in writing. The notice of termination shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate 12 months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the two Contracting Parties agree that the notice is to be withdrawn before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received 15 days after its receipt at the headquarters of the International Civil Aviation Organization.

Article 21. This Agreement and the route schedule shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

DONE at Bonn on 27 May 1971 in four original copies, two in the German language and two in the French language, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany:

SIGISMUND Frhr. v. BRAUN

For the Republic of Togo:

JOACHIM HUNLÉDÉ

No. 15789

**NEW ZEALAND
and
FIJI**

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with schedule). Signed at Wellington on 12 October 1973

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

**NOUVELLE-ZÉLANDE
et
FIDJI**

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec tableau). Signé à Wellington le 12 octobre 1973

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet 1977.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF FIJI FOR AIR SERVICES BE- TWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of New Zealand and the Government of Fiji (hereinafter referred to as “the Contracting Parties”),

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 air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article I. DEFINITIONS

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

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

(b) the term “aeronautical authorities” means, in the case of each of the Contracting Parties, the Minister for the time being responsible for civil aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions;

(c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(d) the term “territory” in relation to a state means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State and in the case of New Zealand includes the Cook Islands, Niue, and the Tokelau Islands;

(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.

2. The Schedule to this Agreement (hereinafter called “the Schedule”) forms an integral part of this Agreement and all references to this Agreement shall be deemed to include references to the Schedule.

Article II. CHICAGO CONVENTION AND OTHER CONVENTIONS

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention and to the provisions of any other multilateral convention that is binding on both Contracting Parties in so far as those provisions are applicable to international air services.

¹ Came into force on 12 October 1973 by signature, in accordance with article 16.

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

Article III. GRANT OF RIGHTS

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

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

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail, separately or in combination.

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

Article IV. DESIGNATION OF AIRLINES

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

2. Each Contracting Party shall have the right, on notification in writing to the other Contracting Party, to withdraw its designation of an airline and to designate another airline in its place.

3. On receipt of a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (4) and (5) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisation.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and 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 authorisations referred to in paragraph (3) 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 III of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

6. When an airline has been so designated and authorised it may at any time operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article X of this Agreement is in force in respect of that service.

Article V. REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATIONS

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article III of this Agree-

ment by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that 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 a case where the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

Article VI. CUSTOMS REGULATIONS

1. Aircraft of the designated airline of one Contracting Party operating international air services, and the supplies of regular equipment, fuel, lubricating oils, and aircraft stores (including provisions of food, drink and tobacco) on board such aircraft, shall be exempted on arrival in the territory of the other Contracting Party from all customs duty, inspection fees, and other similar duties and charges, provided that such supplies either:

- (a) remain on board the aircraft concerned until departure from the territory of the latter Contracting Party or are used on the part of the journey performed over that territory; or
- (b) are unloaded from the aircraft with the permission of the appropriate customs authorities, pursuant to the provisions of paragraph (3) of this Article.

2. The same exemption from duties and charges, [given] in respect of reasonable charges made for services rendered, shall apply to:

- (a) aircraft stores, of whatever origin, obtained in the territory of one Contracting Party within the limits permitted by relevant laws and regulations of that Contracting Party, and taken on board aircraft of the other Contracting Party operating an international air service;
- (b) spare parts imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft of the other Contracting Party operating an international air service;
- (c) fuel and lubricating oils obtained in the territory of one Contracting Party and intended for fuelling aircraft of the other Contracting Party operating an international air service, even though such supplies are to be used on that part of the flight which passes over the territory of the Contracting Party in whose territory they were taken on board;
- (d) at the discretion of the customs authorities, equipment (including specialised ground equipment), intended for incorporation in or use on aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged on an international air service, or for use solely in connexion with the operation or servicing of such aircraft.

3. Supplies of regular equipment and aircraft stores referred to in paragraph (1) of this Article may not be unloaded except with the permission of the customs authorities of the Contracting Party concerned. If this permission has been

granted, the supplies shall be stored in accordance with the directions of the customs authorities pending re-exportation or compliance with normal customs procedures.

Article VII. TRANSFER OF EARNINGS

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of their receipts in its territory over their expenditure therein. Such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

Article VIII. PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

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

2. In operating services on any specified route 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. The agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party 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 and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail originating and destined for 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 agreed service passes, after taking account of local and regional services;
- (c) the requirements of through airline operation.

Article IX. CHANGE OF GAUGE

In operating any agreed service on any specified route a designated airline of one Contracting Party may substitute one aircraft for another at a point in the territory of the other Contracting Party on the following conditions only:

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) that the aircraft used on the section of the route more distant from the terminal in the territory of the first Contracting Party is not larger in capacity than that used on the nearer section;
- (c) that the aircraft used on the more distant section shall operate only in connection with and as an extension of the service provided by the aircraft used on the nearer section and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft used on the nearer section; and its capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- (d) that there is an adequate volume of through traffic;

- (e) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at a point where the change of aircraft is made;
- (f) that the provisions of Article VIII of this Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of aircraft;
- (g) that in connection with any one aircraft flight into the territory in which the change of aircraft is made, only one flight may be made out of that territory.

Article X. TARIFFS

1. For the purposes 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 these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services excluding remuneration and conditions for the carriage of mail; the term "IATA" means the International Air Transport Association; the term "designated airline concerned" means a designated airline currently operating, or proposing to operate, on the routes covered by a tariff.

2. 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 the service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines.

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

4. The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airline or airlines concerned through the rate-fixing machinery of IATA. When this is not possible, tariffs in respect of the specified route in question shall be agreed upon by the designated airline or airlines concerned. In all cases the agreed tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties who shall have due regard to the provisions of paragraph (2) of this Article.

5. If the designated airline or airlines concerned cannot agree on the appropriate tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted to them in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariffs according to the provisions of paragraph (2) of this Article by agreement between themselves.

6. If the aeronautical authorities of the Contracting Parties cannot agree on the determination of any tariff under paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XIII of this Agreement.

7. No new or amended tariff shall come into effect unless and until it is approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties or is settled in accordance with the provisions of Article XIII of this Agreement.

8. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in ac-

cordance with the provisions of this Article. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which one Contracting Party shall have given notice in writing to the other Contracting Party of its intention to withdraw its approval.

9. Unless otherwise agreed between the parties, each Contracting Party undertakes to use its best efforts to ensure that any tariff specified in terms of its national currency will be established in an amount which reflects the effective exchange rate (including all exchange fees or other charges) at which the designated airline of each Contracting Party can convert and remit the reserves from their transport operations into the national currency of the other Contracting Party.

Article XI. PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of a 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 a designated airline of the Contracting Party referred to first in this Article. 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 destinations of such traffic.

Article XII. CONSULTATION

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 this Agreement and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

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

Article XIII. SETTLEMENT OF DISPUTES

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

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 at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

4. The expenses of the national arbitrators shall be borne by the respective Contracting Parties. All other expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the third arbitrator, shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article XIV. AMENDMENT

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement including the annexed Schedule, such modification, if agreed between the Contracting Parties and if necessary after consultation in accordance with Article XII of this Agreement, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes, through the diplomatic channel.

Article XV. TERMINATION

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 date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XVI. ENTRY INTO FORCE

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

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

DONE in duplicate at Wellington this 12th day of October in the English language.

For the Government
of New Zealand:

ALLAN MARTYN FINLAY

For the Government
of Fiji:

RATU PENAIA KANATABUA GANILAU

SCHEDULE

SECTION 1

Routes to be operated in both directions by the designated airline of New Zealand

<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in Fiji</i>	<i>Points Beyond</i>
1. Point in New Zealand	..	Nadi	Cook Islands, Honolulu, Points in mainland U.S.A., Canada
2. Points in New Zealand	..	Nadi	Guam or another point in the Caroline or Mariana Islands, Japan, China, Hong Kong

SECTION 2

Routes to be operated in both directions by the designated airline of Fiji

<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in New Zealand Territory</i>	<i>Points Beyond</i>
1. Points in Fiji	Tonga New Hebrides New Caledonia Norfolk Island	Auckland	..
2. Points in Fiji	Tonga Wallis Island Western Samoa American Samoa	Niue Rarotonga	American Samoa French Polynesia Easter Island Santiago de Chile

NOTES

1. Points on the routes set out in Section 1 and Section 2 of this schedule may be omitted on any or all flights provided that each service begins or ends in the territory of the Contracting Party which has designated the airline in question.

2. Each of the designated airlines shall operate the agreed services under distinct published flight numbers which shall be different from those used by that airline on services operated outside this schedule.

3. Notwithstanding note 1 above, the designated airline of Fiji when operating on Fiji route 1

- (i) must call at at least one intermediate point between Fiji and Auckland, and
- (ii) when operating between Fiji and Auckland through New Caledonia, must also call at Norfolk Island.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE FIDJI RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de Fidji (ci-après dénommés les «Parties contractantes»),

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

Désireux de conclure un accord complémentaire en vue de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf indications contraires 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 ou ratifiés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne chacune des Parties contractantes, du Ministre qui est actuellement chargé des questions de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires;

c) L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le terme «territoire» appliqué à un Etat désigne les terres et les eaux territoriales adjacentes qui sont placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle dudit Etat, et, s'agissant de la Nouvelle-Zélande, il s'étend aux îles Cook, à l'île Nioué, et aux îles Tokélaou;

e) Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprises de transports aériens» et «escale non commerciale» ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention.

2. Le tableau annexé au présent Accord (ci-après dénommé le «tableau») fait partie intégrante de l'Accord, et toute référence à l'Accord sera considérée se rapporter également au tableau.

Article II. CONVENTION DE CHICAGO ET AUTRES CONVENTIONS

Les dispositions du présent Accord seront soumises aux dispositions de la Convention et à celles de toute autre convention multilatérale de caractère

¹ Entré en vigueur le 12 octobre 1973 par la signature, 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, et vol. 958, p. 217.

obligatoire pour les deux Parties contractantes dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens internationaux.

Article III. OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants relatifs à ses services aériens internationaux réguliers :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. 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 du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement appelés les « services convenus » et les « routes indiquées ». Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les aéronefs des entreprises désignées auront, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués dans le tableau annexé au présent Accord, en vue d'embarquer et/ou de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

Article IV. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par une note diplomatique adressée à l'autre Partie une entreprise qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Chaque Partie contractante aura le droit, sur notification écrite à l'autre Partie contractante, de retirer sa désignation à l'entreprise concernée et de désigner une autre entreprise à sa place.

3. 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.

4. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes sont autorisées à exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante qu'elle leur prouve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites 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 3 du présent article ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits énumérés à l'article III 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 mettre en exploitation les services convenus, étant entendu qu'un service ne pourra être mis en

exploitation que lorsqu'un tarif établi comme il est spécifié à l'article X du présent Accord sera en vigueur en ce qui le concerne.

Article V. RÉVOCATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante pourra révoquer une autorisation d'exploitation, suspendre l'exercice des droits énumérés à l'article III du présent Accord par une entreprise désignée par l'autre Partie, ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

- a) Dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que 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 cette entreprise n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits;
- 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 à la révocation ou à la suspension d'une autorisation ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus 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 VI. RÈGLEMENTS DOUANIERS

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons ou le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres redevances similaires à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie à condition que cet équipement et ces approvisionnements :

- a) Demeurent à bord jusqu'au départ de l'aéronef du territoire de la seconde Partie contractante ou soient utilisés en vol au-dessus de ce territoire; ou
- b) Soient débarqués avec l'autorisation des autorités douanières, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article.

2. Seront également exemptés des mêmes droits, frais de redevance, à l'exception des redevances d'un montant raisonnable correspondant à une prestation de services :

- a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs de l'autre Partie assurant un service international;
- b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la réparation des aéronefs exploités en service international par l'autre Partie;
- c) Les carburants et les lubrifiants fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés au service des aéronefs de l'autre Partie contractante exploités en service international même si ces approvisionnements sont utilisés pendant le survol du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils ont été embarqués;
- d) A la discrétion des autorités douanières, le matériel (y compris le matériel spécialisé au sol), destiné à être incorporé aux aéronefs ou utilisé sur les aéronefs appartenant à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exploités en

service international ou destiné exclusivement au fonctionnement ou à l'entretien de ces aéronefs.

3. L'équipement normal et les provisions de bord visés au paragraphe 1 du présent article ne peuvent pas être débarqués sauf avec l'autorisation des autorités douanières de la Partie contractante intéressée. Si cette autorisation est accordée, ces approvisionnements sont mis en réserve conformément aux indications données par les autorités douanières avant d'être réexportés ou en attendant d'être soumis aux formalités douanières normales.

Article VII. TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie le droit de transférer librement les excédents de recettes réalisés sur son territoire. Ces transferts seront effectués en se fondant sur les taux en vigueur sur le marché des changes pour les paiements au comptant.

Article VIII. PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

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. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes devra, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure en totalité ou en partie sur la même route.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but primordial de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et raisonnablement prévus de trafic passagers, marchandises et courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris du courrier, à la fois 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 besoins de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux besoins de trafic dans la région desservie par le service convenu, compte dûment tenu des autres services de transport aérien assurés sur le plan local et régional;
- c) Aux besoins de l'exploitation des services long-courriers.

Article IX. RUPTURE DE CHARGE

En exploitant un service convenu sur une route indiquée, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne pourra remplacer un aéronef par un autre en un point du territoire de l'autre Partie qu'aux conditions suivantes :

- a) Ce remplacement devra se justifier par des raisons d'économie d'exploitation;
- b) L'aéronef utilisé sur le tronçon de route le plus éloigné de la tête de ligne dans le territoire de la première Partie contractante ne devra pas avoir une capacité plus grande que l'aéronef utilisé sur le tronçon le plus proche;
- c) L'aéronef utilisé sur le tronçon de route le plus éloigné devra être utilisé uniquement pour correspondre avec l'aéronef utilisé sur le tronçon le plus proche et

- pour prolonger son service, et son horaire devra être fixé en conséquence; il devra arriver au point où s'effectue la rupture de charge pour y prendre ou y déposer les passagers, les marchandises et le courrier transbordés de l'aéronef utilisé sur le tronçon le plus proche ou destinés à être transbordés à bord de celui-ci; sa capacité sera fixée essentiellement compte tenu de ce but;
- d) Le volume du trafic direct devra être suffisant;
 - e) L'entreprise ne devra, ni par voie de publicité ni d'une autre manière, laisser entendre au public qu'elle assure un service commençant au point où s'effectue la rupture de charge;
 - f) Tous les arrangements relatifs à la rupture de charge devront être régis par les dispositions de l'article VIII du présent Accord;
 - g) Pour toute entrée d'aéronef sur le territoire où a lieu la rupture de charge, il ne pourra y avoir qu'une sortie d'aéronef dudit territoire.

Article X. TARIFS

1. Aux fins des paragraphes suivants, le terme «tarif» désigne le 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 de la rémunération et des conditions du transport du courrier; le sigle «IATA» désigne l'Association du transport aérien international; par «entreprise désignée intéressée», il faut entendre une entreprise désignée qui exploite ou se propose d'exploiter un service sur les routes auxquelles un tarif s'applique.

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

3. Les tarifs visés au paragraphe 2 ci-dessus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes 90 (quatre-vingt-dix) jours au moins avant la date proposée pour leur mise en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités. Cette approbation pourra être donnée expressément. Si aucune des autorités aéronautiques n'a fait connaître qu'elle désapprouve un tarif dans les 30 (trente) jours qui suivent sa date de soumission conformément au présent paragraphe, ce tarif sera réputé approuvé. Au cas où la période prévue pour la soumission des tarifs serait réduite conformément aux dispositions du présent paragraphe, les autorités aéronautiques pourront convenir de réduire à moins de 30 (trente) jours le délai dont elles disposent pour notifier qu'elles désapprouvent les tarifs convenus.

4. Les tarifs visés au paragraphe 2 du présent article devront, si possible, être fixés par accord entre les entreprises désignées intéressées, et un tel accord sera réalisé par la procédure de fixation des tarifs de l'IATA. A défaut de pouvoir recourir à cette procédure, l'entreprise désignée intéressée arrêtera ou les entreprises désignées intéressées arrêteront les tarifs pour la route en question. Dans tous les cas, les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes qui tiendront dûment compte des dispositions du paragraphe 2 du présent article.

5. S'il se révèle impossible à l'entreprise désignée intéressée ou aux entreprises désignées intéressées de convenir d'un tarif, ou encore si l'une ou l'autre des autorités aéronautiques n'approuve pas un tarif qui lui est soumis conformément aux disposi-

tions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 5 ci-dessus, le différend sera réglé conformément à l'article XIII du présent Accord.

7. Aucun nouveau tarif ni tarif modifié ne pourra entrer en vigueur avant d'être approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ou d'avoir fait l'objet d'un règlement conformément aux dispositions de l'article XIII du présent Accord.

8. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux mêmes dispositions.

Néanmoins, les tarifs ne pourront être prorogés en vertu du présent paragraphe pendant plus de 12 (douze) mois après la date à laquelle les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront informé par écrit celles de l'autre Partie contractante qu'elles retirent leur approbation.

9. A moins que les Parties n'acceptent qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante s'engage à veiller attentivement à ce que les tarifs exprimés dans la monnaie nationale correspondent bien au montant auquel, après calcul effectué au taux de change en vigueur et compte tenu de toutes commissions de change et frais analogues, l'entreprise désignée par chaque Partie contractante peut convertir et transférer les sommes tirées de leurs activités de transport aérien dans la monnaie nationale de l'autre Partie contractante.

Article XI. FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par l'entreprise désignée par la Partie mentionnée la première dans le présent article. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par ladite entreprise sur les services convenus, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

Article XII. 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 du tableau qui y est annexé soient dûment appliquées et respectées; elles se consulteront également quand il faudra leur apporter des modifications.

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander qu'aient lieu des consultations; celles-ci pourront se faire de vive voix ou par correspondance et elles commenceront dans les 60 (soixante) jours de la date de la demande, à moins que les deux Parties ne conviennent de prolonger ce délai.

Article XIII. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, les Parties contractantes 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 plusieurs 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 se conformeront à toute décision prise en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Chaque Partie contractante prendra les dépenses de son arbitre à sa charge. Toutes les autres dépenses raisonnables du tribunal arbitral, y compris la rémunération et les dépenses du troisième arbitre, seront également réparties entre les Parties contractantes.

Article XIV. AMENDEMENT

Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable d'amender les dispositions du présent Accord, y compris celles du tableau qui y est annexé, l'amendement, lorsqu'il aura fait l'objet d'un accord entre les Parties et, le cas échéant, après les consultations prévues à l'article XII du présent Accord, prendra effet dès qu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.

Article XV. 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 (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 XVI. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

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

FAIT en double exemplaire à Wellington le 12 octobre 1973 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
de la Nouvelle-Zélande :
ALLAN MARTYN FINLAY

Pour le Gouvernement
de Fidji :
RATU PENAIA KANATABUA GANILAU

TABLEAU

SECTION 1

Routes qui seront exploitées dans les deux sens par l'entreprise désignée par la Nouvelle-Zélande

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés à Fidji</i>	<i>Points situés au-delà</i>
1) Points situés en Nouvelle-Zélande	. .	Nadi	Iles Cook, Honolulu, territoire des E.U., Canada
2) Points situés en Nouvelle-Zélande	. .	Nadi	Guam, ou un autre point situé aux îles Carolines ou Mariannes, Japon, Chine, Hong-kong

SECTION 2

Routes qui seront exploitées dans les deux sens par l'entreprise désignée par Fidji

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés en Nouvelle-Zélande</i>	<i>Points situés au-delà</i>
1) Points situés à Fidji	Tonga Nouvelles-Hébrides Nouvelle-Calédonie Ile Norfolk	Auckland	. .
2) Points situés à Fidji	Tonga Ile Wallis Samoa-Occidental Samoa (E.U.)	Nioué Rarotonga	Samoa (E.U.) Polynésie française Ile de Pâques Santiago-du-Chili

NOTES

1. Il est possible d'omettre de faire escale aux points indiqués des routes visées à la section 1 et à la section 2 ci-dessus lors de n'importe quel vol ou de tous les vols à condition que le point de départ ou d'arrivée de chaque service soit situé dans le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise intéressée.

2. Chacune des entreprises désignées assurera les services convenus sous des numéros de vol particuliers qui seront rendus publics, et qui seront différents des numéros utilisés par la même entreprise sur des services ne relevant pas du présent tableau.

3. Nonobstant la note 1 ci-dessus, l'entreprise désignée par Fidji

i) Sur la route 1 de Fidji, devra faire obligatoirement escale au moins une fois entre Fidji et Auckland; et

ii) Entre Fidji et Auckland par la Nouvelle-Calédonie, devra aussi faire escale à l'île Norfolk.

No. 15790

—

**CANADA
and
GREECE**

Agreement on commercial scheduled air services (with annex and schedule of routes). Signed at Athens on 18 January 1974

Authentic texts: English, Greek and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

—————

**CANADA
et
GRÈCE**

Accord concernant les services aériens commerciaux réguliers (avec annexe et tableau de routes). Signé à Athènes le 18 janvier 1974

Textes authentiques : anglais, grec et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet 1977.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC ON COMMERCIAL SCHEDULED AIR SERVICES

The Government of Canada and the Hellenic Government, hereinafter referred to as the Contracting Parties, both having ratified the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944,² hereinafter referred to as the "Convention," and desiring to establish commercial scheduled air services between and beyond their respective territories, have agreed on the following:

Article 1. 1. For the purpose of the present Agreement, unless otherwise stated, the following terms have the following meaning:

(a) "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transport Commission and in the case of the Hellenic Government, the Civil Aviation Authority or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions presently exercised by the said Authorities.

(b) "Agreement" means the present Articles and the Annex and Schedule of Routes attached thereto.

(c) "Designated airline" means an airline designated in accordance with Article 2 of this Agreement.

(d) "Territory", "air services", "international air services" and "stop for non-traffic purposes" shall have, in the application of the present Agreement, the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention.

Article 2. 1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note to the other Contracting Party, an airline or airlines to operate on any route specified in the Schedule of routes of the designating Contracting Party annexed to this Agreement.

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 designated airline or airlines the appropriate operating authorization.

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 fulfill 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 authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary, 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.

¹ Applied provisionally from 18 January 1974, the date of signature, and came into force definitively on 26 January 1977, the date laid down in an exchange of diplomatic notes (on 11 and 26 January 1977) which took place after both Contracting Parties had obtained the necessary constitutional approval, in accordance with article 19.

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, and vol. 958, p. 217.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article 3. 1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

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

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

Article 4. 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 or airlines designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entrance into, 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 the passengers, crew or cargo of the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entrance into, departure from, and while within the territory of the first Contracting Party.

Article 5. The Contracting Parties recognize the possibility that differences may from time to time exist between the practices of a Contracting Party and those established under the Convention on International Civil Aviation and the standards set out in the Annexes thereto. It is therefore agreed that the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may notify the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party that a practice of the other Contracting Party or of any airline thereof operating in pursuance of this Agreement does not, in the opinion of the Contracting Party giving notice, constitute an acceptable means of compliance with standards established under the Convention. In that event the practice in question shall be the subject of further discussion between the Aeronautical Authorities. Failure to reach a satisfactory agreement in matters relating to Flight Safety will constitute grounds for the application of Article 3, paragraph (1) (b).

Article 6. 1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline or airlines of each Contracting Party to operate the agreed services on the specified routes.

2. In the operation of international air services specified in the Annex to this Agreement, the designated airline or airlines of one Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline or airlines provide on the same route or part of it.

3. The agreed services on the routes specified in the Annex of this Agreement shall have as their primary objective to provide, at a reasonable load factor, adequate capacity to meet the current and reasonably expected traffic requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the respective territories of the Contracting Parties.

4. The agreed services shall be operated in accordance with the general principles of orderly development and in such a manner that capacity shall be related to:

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

Article 7. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties agree to exchange, at the request of either Contracting Party, such statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 8. 1. Aircraft operated on international services by the designated airline or airlines of either 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 national custom 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. They 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 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 or airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies referred to above, 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 the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 9. The charges imposed by either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party will be just and reasonable and shall be levied in accordance with the official tariffs uniformly established by the laws and regulations of that Contracting Party and which are uniformly applied to all foreign airlines.

Article 10. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall file with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than ten days prior to the inauguration of services on the routes specified in accordance with the Annex to the present Agreement, the flight schedules and the types of aircraft to be used. This shall likewise apply to later changes.

Article 11. 1. The tariffs to be charged by an 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.

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least forty-five days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said Authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph (1) of this Article, or if during the first twenty-five days of the forty-five days' period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article and on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of the present Agreement.

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 12. Each Contracting Party shall provide the airlines of the other Contracting Party the right to remit to their head office, in the currency of their own country at the official rate of exchange, the amounts due them in accordance with settlements agreed between the airlines, subject only to the respective foreign currency regulations applicable to all countries in like circumstances for the purpose of

safeguarding the external financial position and balance of payments. Such remittances shall not be subject to any charges except those normally collected by banks for such operations.

Article 13. 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 Annex thereto.

Article 14. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between Aeronautical Authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification agreed pursuant to such consultation shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 15. In the event that both Contracting Parties accept a General Multilateral Air Transport Convention, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral convention.

Article 16. 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 one 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, this notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 17. 1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body or either Contracting Party may submit the dispute 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 arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral body.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

4. The expense of the arbitration will be equally shared between the Contracting Parties.

Article 18. The present Agreement and any amendment to it shall be registered by the Government of Canada with the International Civil Aviation Organization.

Article 19. This Agreement will come into force provisionally from the date of its signature and, definitively, from the date laid down in an exchange of diplomatic notes, such exchange to take place after each Contracting Party has obtained whatever approval may be required constitutionally by the Contracting Party concerned.

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

DONE in two copies at Athens on the eighteenth day of January of the year one thousand nine hundred and seventy-four, in the English, Hellenic and French languages, each version being equally authentic.

For the Government
of Canada:

[Signed]¹

For the Hellenic Government:

[Signed]²

Minister of Foreign Affairs

A N N E X

1. In the operation of the agreed services on the specified routes set out in the Schedule of Routes hereunder, an airline or airlines designated by the Government of Canada shall have the following rights:

- (a) to put down and take on in the territory of Greece international traffic in passengers, mail and cargo destined for and coming from Canada;
- (b) to carry international traffic in passengers, mail and cargo between Canada and intermediate points;
- (c) to carry into and out of the territory of Greece, in direct transit through international traffic originating in or destined for points in third countries specified in the schedule of routes;
- (d) to omit on any or all flights any one or more of the intermediate points.

2. In the operation of the agreed services on the specified routes set out in the Schedule of Routes hereunder, an airline or airlines designated by the Hellenic Government shall have the following rights:

- (a) to put down and take on in the territory of Canada international traffic in passengers, mail and cargo destined for and coming from Greece;
- (b) to carry international traffic in passengers, mail and cargo between Greece and intermediate points;
- (c) to carry into and out of the territory of Canada, in direct transit through international traffic originating in or destined for points in third countries specified in the schedule of routes;
- (d) to omit on any or all flights any one or more of the intermediate points.

¹ Signed by Michel Gauvin.

² Signed by Spyros Tetenes.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on an 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 the other Contracting Party.

SCHEDULE OF ROUTES

SECTION I

The following routes may be operated by an airline(s) designated by the Government of Canada:

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
Any point or points in Canada.	Any point or points to be named by Canada.	Athens	Any two points in the Middle East area comprising Turkey, Syria, Lebanon, Jordan, Israel and the United Arab Republic but excluding Cyprus, to be named by Canada and beyond either or both these two points to any point or points to be named by Canada, excluding points in East Africa (Kenya, Tanzania and Uganda) and South Africa. Any of these points may be omitted on any or all flights.

The airline(s) designated by Canada shall be granted fifth freedom traffic rights between Athens and any point or points other than points in Turkey, Syria, Lebanon, Jordan, Israel, the United Arab Republic and Iran.

SECTION II

The following routes may be operated by an airline(s) designated by the Hellenic Government:

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
Any point or points in Greece.	Any point or points to be named by Greece.	Montreal	Chicago or Washington or any other single point in the U.S.A. to be stipulated later.

The airline(s) designated by Greece shall be granted fifth freedom traffic rights between Montreal and Chicago or Montreal and Washington or Montreal and any other single point in the U.S.A. to be stipulated later. Such rights shall not be exercised until an airline designated by Canada implements any of the fifth freedom rights granted under Section I of the Schedule of Routes.

[GREEK TEXT — TEXTE GREC]

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕΤΑΣΥ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΚΑΝΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΣ
ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΠΕΡΙ
ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Καναδά καί ἡ Ἑλληνική Κυβέρνησις, ἐφεξῆς ἀποκαλούμεναι τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη, ἔχουσαι ἐπικυρώσει ἀμφότεραι τὴν ἀνοιχθεῖσαν πρὸς ὑπογραφήν ἐν Σικάγῳ τὴν 7ην Δεκεμβρίου 1944, Σύμβασιν περὶ Διεθνoῦς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, ἐφεξῆς καλουμένην “Σύμβασις” καί ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τῶν ὄπως ἐγκαταστήσουν μεταξύ καί πέραν τῶν ἀντιστοίχων ἐδαφῶν τῶν τακτικῶν ἐμπορικῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν, συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι:

Ἄρθρον 1. 1. Διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παρούσης Συμφωνίας, οἱ κάτωθι ὄροι ἔχουν τὴν ἐξῆς ἔννοιαν, ἐκτός ἐάν ἄλλως ὀρίζεται:

(α) “Ἀεροπορικαὶ Ἀρχαί” σημαίνει καθ’ ὅσον μὲν ἀφορᾷ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καναδά, τὸν Ὑπουργὸν Μεταφορῶν καί τὴν Καναδικὴν Ἐπιτροπὴν Μεταφορῶν, καθ’ ὅσον δὲ ἀφορᾷ τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν, τὴν Ὑπηρεσίαν Πολιτικῆς Ἀεροπορίας ἢ εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις πᾶσαν ἑτέραν Ἀρχὴν ἢ πρόσωπον ἐξουσιοδοτημένον ὄπως ἀσκῆ τὰς νῦν ἀσκουμένας ὑπὸ τῶν ἀνωτέρω Ἀρχῶν ἀρμοδιότητος.

(β) “Συμφωνία” σημαίνει τὰ παρόντα Ἄρθρα καί τὸ Παράρτημα, μετὰ τοῦ συνημμένου Πίνακος διαδρομῶν.

(γ) “Ὅρισθεῖσα ἐπιχειρήσις” σημαίνει τὴν ἀεροπορικὴν ἐπιχειρήσιν τὴν ὀρισθεῖσαν συμφώνως τῷ Ἄρθρῳ 2 τῆς παρούσης Συμφωνίας.

(δ) “Ἐδαφος”, “ἀεροπορικαὶ γραμμαί”, “διεθνεῖς ἀεροπορικαὶ γραμμαί” καί “στάθμευσις δι’ οὐχὶ ἐμπορικῶν σκοποῦς” θὰ ἔχουν, ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῆς παρούσης Συμφωνίας, τὴν ἐν Ἄρθροισι 2 καί 96 τῆς Συμβάσεως καθορισθεῖσαν ἔννοιαν.

Ἄρθρον 2. 1. Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Μέρος θὰ ἔχη τὸ δικαίωμα νὰ ὀρίξη, διὰ διπλωματικῆς διακοινώσεως πρὸς τὸ ἕτερον Συμβαλλόμενον Μέρος, ἀεροπορικὴν ἐπιχειρήσιν ἢ ἐπιχειρήσεις, πρὸς ἐκμετάλλευσιν οἰασδήποτε διαδρομῆς καθορισθείσης ἐν τῷ προσηρτημένῳ τῇ παρούσῃ Συμφωνίᾳ, Πίνακι διαδρομῶν, τοῦ ὀρίζοντος Συμβαλλομένου Μέρους.

2. Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς τηρήσεως τῶν διατάξεων τῶν παραγράφων (3) καί (4) τοῦ παρόντος Ἄρθρου, τὸ ἕτερον Συμβαλλόμενον Μέρος θέλει χορηγήσει, ἄνευ καθυστερήσεως ἅμα λήψει τοῦ ὡς ἄνω διορισμοῦ, εἰς τὴν ὀρισθεῖσαν ἀεροπορικὴν ἐπιχειρήσιν ἢ ἐπιχειρήσεις τὴν κεκανονισμένην ἄδειαν ἐκμεταλλεύσεως.

3. Αἱ Ἀεροπορικαὶ Ἀρχαὶ τοῦ ἐνὸς Συμβαλλομένου Μέρους δύνανται νὰ ἀπαιτήσουν παρὰ τῆς ὀρισθείσης ὑπὸ τοῦ ἑτέρου Συμβαλλομένου Μέρους ἀεροπορικῆς ἐπιχειρήσεως ὄπως παράσχη ἱκανοποιητικὰ στοιχεῖα περὶ τῆς ἱκανότητος αὐτῆς, πρὸς ἐκπλήρωσιν τῶν ὄρων τῶν καθοριζομένων ἐκ τῶν νόμων καί κανονισμῶν, οἵτινες συνήθως καί λογικῶς ἐφαρμόζονται ὑπὸ τῶν ἀρχῶν αὐτῶν, ἐν τῇ ἐκμεταλλεύσει διεθνῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

4. Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Μέρος θά ἔχη τό δικαίωμα νά ἀρνήται τήν χορήγησιν τῆς ἀναφερομένης ἐν παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἀδείας ἐκμεταλλεύσεως ἢ νά ἐπιβάλῃ τούς κατά τήν κρίσιν του ἀναγκαίους ὄρους, κατά πᾶσαν περίπτωσιν, καθ' ἣν τό ἐν λόγῳ Συμβαλλόμενον Μέρος δέν ἔχει πεισθεῖ ὅτι, ἡ οὐσιαστική κυριότης καί ὁ πραγματικός ἔλεγχος ταύτης τῆς ἐπιχειρήσεως εὐρίσκονται εἰς χεῖρας τοῦ ὑποδεικνύοντος ταύτην Συμβαλλομένου Μέρους ἢ τῶν ὑπηκόων αὐτοῦ.

5. Εὐθύς ὡς ἀεροπορική ἐπιχείρησις ὀρισθῆ καί ἐξουσιοδοτηθῆ κατά τά ἀνωτέρω, αὕτη δύναται νά κάμῃ ἑναρξῆν ἐκμεταλλεύσεως τῶν συμφωνηθεισῶν γραμμῶν ὅποτεδήποτε, ὑπό τήν προϋπόθεσιν ὅτι θά ὑφίσταται ἐν ἰσχύϊ διά τήν γραμμὴν ταύτην τιμολόγιον καθορισθέν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου (11) τῆς παρούσης Συμφωνίας.

Ἄρθρον 3. 1. Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Μέρος θά ἔχη τό δικαίωμα νά ἀνακαλῆ τήν ἀδειαν ἐκμεταλλεύσεως ἢ νά ἀναστέλῃ τήν, ὑπό τῆς ὀρισθείσης ὑπό τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους ἀεροπορικῆς ἐπιχειρήσεως, ἀσκησιν τῶν καθοριζομένων ἐν τῇ παρούσῃ Συμφωνίᾳ δικαιωμάτων ἢ νά ἐπιβάλῃ τούς κατά τήν κρίσιν του ἀναγκαίους ὄρους κατά τήν ἀσκησιν τῶν δικαιωμάτων τούτων:

- (α) εἰς πᾶσαν περίπτωσιν καθ' ἣν δέν ἔχει πεισθεῖ ὅτι ἡ οὐσιαστική κυριότης καί ὁ πραγματικός ἔλεγχος τῆς ἀεροπορικῆς ταύτης ἐπιχειρήσεως εὐρίσκονται εἰς χεῖρας τοῦ ὀρίζοντος ταύτην Συμβαλλομένου Μέρους ἢ ὑπηκόων τοῦ Συμβαλλομένου τούτου Μέρους, ἢ
- (β) εἰς τήν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ ἐν λόγῳ ἀεροπορική ἐπιχείρησις ἤθελε παραλείπει νά συμμορφωθῆ πρὸς τούς νόμους ἢ κανονισμούς τοῦ χορηγοῦντος τά δικαιώματα ταῦτα Συμβαλλομένου Μέρους, ἢ
- (γ) εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ ἀεροπορική ἐπιχείρησις καθ' οἷονδήποτε τρόπον δέν ἤθελεν ἀσκεῖ τήν ἐκμετάλλευσιν συμφώνως πρὸς τούς καθοριζομένους διά τῆς παρούσης Συμφωνίας ὄρους.

2. Ἐκτός τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, ἡ περί ἧς ἐγένετο μνεῖα ἐν παραγρ. (1) τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἄμεσος, ἀνάκλησις, ἀναστολή ἢ ἐπιβολή ὄρων εἶναι οὐσιώδους σημασίας διά τήν πρόληψιν περαιτέρω παραβάσεων τῶν νόμων ἢ κανονισμῶν, τό τοιοῦτον δικαίωμα θά ἀσκῆται μόνον κατόπιν συνεννοήσεως μετὰ τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους.

Ἄρθρον 4. 1. Οἱ νόμοι καί κανονισμοί τοῦ ἑνός Συμβαλλομένου Μέρους, οἱ σχετικοί πρὸς τήν εἴσοδον ἢ ἔξοδον ἐκ τοῦ ἐδάφους του τῶν χρησιμοποιουμένων εἰς τήν διεθνή ἀεροναυτιλίαν ἀεροσκαφῶν ἢ οἱ σχετικοί πρὸς τήν ἐκμετάλλευσιν καί διακυβέρνησιν τῶν ἐν λόγῳ ἀεροσκαφῶν κατά τήν παραμονήν των ἐπὶ τοῦ ἐδάφους του, θά ἐφαρμόζωνται ἐπὶ τῶν ἀεροσκαφῶν τῆς ὀρισθείσης ὑπό τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους ἐπιχειρήσεως ἢ ἐπιχειρήσεων καί τὰ ἀεροσκάφη θά συμμορφοῦνται πρὸς τούτους κατά τήν εἴσοδον, ἔξοδον καί κατά τήν παραμονήν των ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τοῦ πρώτου Συμβαλλομένου Μέρους.

2. Οἱ νόμοι καί κανονισμοί τοῦ ἑνός Συμβαλλομένου Μέρους, οἱ σχετικοί πρὸς τήν εἴσοδον ἢ ἀναχώρησιν ἐκ τοῦ ἐδάφους του ἐπιβατῶν, πληρωμάτων ἢ φορτίου ἀεροσκαφῶν, συμπεριλαμβανομένων καί τῶν κανονισμῶν τῶν σχετικῶν πρὸς τήν εἴσοδον, ἐλευθέραν ἐπικοινωνίαν, μετανάστευσιν, τὰ διαβατήρια, τελωνεῖα καί τήν ὑγειονομικὴν κάθαρσιν, θά ἐφαρμόζωνται ὑπό τῶν ἐπιβατῶν, πληρωμάτων ἢ φορτίου τῶν ἀεροσκαφῶν τῆς ὀρισθείσης ὑπό τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους ἐπιχειρήσεως ἢ ἐπιχειρήσεων εἴτε ὑπὸ τῶν ἰδίων, εἴτε ὑπὸ

τρίτων, ενεργούντων διά λογαριασμόν των, κατά τήν είσοδόν των, αναχώρησιν των και κατά τήν παραμονήν των επί του έδάφους του πρώτου Συμβαλλομένου Μέρους.

Άρθρον 5. Τά Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν ότι από καιρού εις καιρόν, δυνατόν νά υπάρξουν διαφοραί μεταξύ της ακολουθουμένης υπό του ένός Συμβαλλομένου Μέρους πρακτικής και της θεσπισθείσης τοιαύτης δυνάμει της Συμβάσεως περί Διεθνούς Πολιτικής Άεροπορίας, ώς και τών τυποποιημένων κανόνων τών περιλαμβανομένων εις τά Παραρτήματα ταύτης. Συμφωνείται όθεν όπως, αί Άεροπορικάί Άρχαί του ένός Συμβαλλομένου Μέρους, δύνανται νά γνωστοποιούν προς τάς Άεροπορικάς Άρχάς του έτέρου Συμβαλλομένου Μέρους ότι πρακτική ακολουθουμένη υπό του έτέρου τούτου Συμβαλλομένου Μέρους ή οίασδήποτε άεροπορικής έπιχειρήσεως αυτού άσκούσης έκμετάλλευσιν δυνάμει της παρούσης Συμφωνίας δέν άποτελεί, κατά τήν γνώμην του γνωστοποιούντος Συμβαλλομένου Μέρους, παραδεκτόν τρόπον συμμορφώσεως προς τούς τυποποιημένους κανόνας, τούς θεσπισθέντας υπό της Συμβάσεως. Έν τή περιπτώσει ταύτη ή έν λόγω πρακτική θά άποτελή άντικείμενον περαιτέρω συζητήσεως μεταξύ τών Άεροπορικών Άρχών. Έάν δέν έπιτευχθή ίκανοποιητική συμφωνία επί θεμάτων άφορώντων τήν Άσφάλειαν Πτήσεων, τούτο θά άποτελέσει αίτίαν διά τήν έφαρμογήν του Άρθρου 3, παραγρ. (1) (β).

Άρθρον 6. 1. Η όρισθείσα έπιχειρήσις (ή έπιχειρήσεις) έκάστου Συμβαλλομένου Μέρους θά άπολαμβάνη ίσων και δικαίων δυνατοτήτων διά τήν έκμετάλλευσιν τών συμφωνηθεισών γραμμών επί τών καθορισθεισών διαδρομών.

2. Κατά τήν έκμετάλλευσιν διεθνών άεροπορικών γραμμών καθορισθεισών έν τῷ Παραρτήματι της παρούσης Συμφωνίας, ή όρισθείσα άεροπορική έπιχειρήσις (ή έπιχειρήσεις) του ένός Συμβαλλομένου Μέρους, θά λαμβάνη υπ'όψιν τά συμφέροντα της όρισθείσης άεροπορικής έπιχειρήσεως ή έπιχειρήσεων του έτέρου Συμβαλλομένου Μέρους, ίνα μή έπηρεάζονται άδικαιολογήτως αί άεροπορικάί γραμμαί ών ή έκμετάλλευσις άσκειται υπό της τελευταίας ταύτης ή τούτων, επί της αύτης διαδρομής ή μέρους ταύτης.

3. Αί συμφωνηθείσαι γραμμαί επί τών καθορισθεισών, έν τῷ Παραρτήματι της παρούσης Συμφωνίας, διαδρομών, θά έχουν ώς κύριον αυτών σκοπόν τήν προσφοράν εις λογικόν συντελεστήν φορτώσεως έπαρκούς χωρητικότητας, προς άντιμετώπισιν τών ύφισταμένων ή λογικώς προβλεπομένων άπαιτήσεων κινήσεως, διά τήν μεταφοράν έπιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ τών άντιστοιχών έδαφών τών Συμβαλλομένων Μερών.

4. Η έκμετάλλευσις τών συμφωνηθεισών γραμμών θά πραγματοποιείται συμφώνως προς τάς γενικάς άρχάς της κανονικής αναπτύξεως και κατά τοιοῦτον τρόπον ώστε, ή χωρητικότης νά είναι άνάλογος προς:

(α) τάς άπαιτήσεις της κινήσεως προς τό έδαφος και έκ του έδάφους του όρίζοντος τήν έπιχείρησιν Συμβαλλομένου Μέρους,

(β) τήν ύφισταμένην ζήτησιν κινήσεως, εις τάς περιοχάς δι'ών διέρχονται αί άεροπορικάί γραμμαί, λαμβανομένων υπ'όψιν τών τοπικών και περιοχικών γραμμών,

γ) τάς άπαιτήσεις οίκονομικής έκμεταλλεύσεως τών διαβατικών γραμμών.

Άρθρον 7. Αί Άεροπορικάί Άρχαί άμοτέρων τών Συμβαλλομένων Μερών συμφωνούν επί της άνταλλαγής, τῇ αίτήσει έκάτερου τών Συμβαλλομένων Μερών, τοιοῦτων στατιστικών στοιχείων, ών ή παροχή δύναται νά άπαιτηθῇ

δεδικαιολογημένως, πρὸς τὸν σκοπὸν ἀναθεωρήσεως τῆς προσφερομένης χωρητικότητος ἐπὶ τῶν συμφωνηθεισῶν γραμμῶν. Τὰ τοιαῦτα στοιχεία θὰ περιλαμβάνουν ἀπάσας τὰς ἀπαιτούμενας πληροφορίες πρὸς προσδιορισμὸν τοῦ ὄγκου τῆς μεταφερομένης κινήσεως ἐπὶ τῶν συμφωνηθεισῶν γραμμῶν, ὡς καὶ τῆς προελεύσεως καὶ τοῦ προορισμοῦ ταύτης.

Ἀρθρον 8. 1. Ἄεροσκάφη χρησιμοποιούμενα ἐπὶ διεθνῶν γραμμῶν ὑπὸ τῆς ὀρισθείσης ἀεροπορικῆς ἐπιχειρήσεως ἢ ἐπιχειρήσεων ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, καθὼς καὶ ὁ κανονικὸς αὐτῶν ἐξοπλισμὸς, τὰ ἐφόδια εἰς καύσιμα καὶ λιπαντικά καὶ αἱ προμήθειαι ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ ἀεροσκαφῶν, συμπεριλαμβανομένων τῶν τροφίμων, ποτῶν καὶ καπνοῦ, θὰ ἀπαλλάσσονται κατὰ τὴν ἄφιξίν των εἰς τὸ ἔδαφος τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους, πάντων τῶν ἐθνικῶν τελωνειακῶν δασμῶν, τελῶν ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐτέρων δασμῶν ἢ φόρων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ὁ ἄνω ἐξοπλισμὸς καὶ ἐφόδια θὰ παραμένωσιν ἐπὶ τοῦ ἀεροσκάφους μέχρι τοῦ χρόνου ἐπανεξαγωγῆς των.

2. Θὰ ἀπαλλάσσονται ἐπίσης ἐκ τῶν αὐτῶν δασμῶν καὶ φόρων, ἐξαιρέσει τῶν ἐπιβαρύνσεων τῶν ἀντιστοιχουσῶν εἰς τὴν παρασχεθεῖσαν ἐξυπηρέτησιν,

(α) ἐφόδια ἀεροσκαφῶν φορτωθέντα ἐπὶ τοῦ ἐδάφους ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, ἐντὸς τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν Ἀρχῶν τοῦ ἐν λόγῳ Συμβαλλομένου Μέρους ὁρίων, πρὸς χρῆσιν ἐπὶ τῶν ἀεροσκαφῶν τῶν χρησιμοποιουμένων ἐπὶ καθορισθείσης διαδρομῆς τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους.

(β) ἀνταλλακτικά εἰσαχθέντα εἰς τὸ ἔδαφος ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, πρὸς συντήρησιν ἢ ἐπισκευὴν ἀεροσκαφῶν, χρησιμοποιουμένων ὑπὸ τῆς ὀρισθείσης ἀεροπορικῆς ἐπιχειρήσεως ἢ ἐπιχειρήσεων τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους ἐπὶ καθορισθείσης διαδρομῆς.

(γ) καύσιμα καὶ λιπαντικά προοριζόμενα διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν ἀεροσκαφῶν χρησιμοποιουμένων ὑπὸ τῆς ὀρισθείσης ἀεροπορικῆς ἐπιχειρήσεως ἢ ἐπιχειρήσεων τοῦ ἐτέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἐπὶ καθορισθείσης διαδρομῆς, ἔστω καὶ ἂν τὰ ἐφόδια ταῦτα προορίζονται ὅπως χρησιμοποιηθῶν ἐπὶ τοῦ τμήματος τῆς πτήσεως ἀνωθεν τοῦ ἐδάφους τοῦ Συμβαλλομένου Μέρους ἐκ τοῦ ὁποίου ταῦτα παρελήφθησαν ὑπὸ τοῦ ἀεροσκάφους.

Τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰ ὡς ἄνω ἐδάφια (α), (β) καὶ (γ) ὑλικά, δυνατόν νὰ ἀπαιτηθῇ ὅπως τεθοῦν ὑπὸ τελωνειακῆν ἐπίβλεψιν ἢ ἔλεγχον.

3. Ὁ κανονικὸς ἐξοπλισμὸς τοῦ ἀεροσκάφους, καθὼς καὶ τὰ ἐπὶ τῶν ἀεροσκαφῶν ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ὑλικά καὶ ἐφόδια δύνανται νὰ ἐκφορτώνωνται ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους μόνον τῇ ἐγκρίσει τῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν τούτου. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, δύνανται ταῦτα νὰ τίθενται ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τῶν ἐν λόγῳ ἀρχῶν μέχρι τῆς ἐπανεξαγωγῆς των ἢ τῆς κατ' ἄλλον τρόπον διαθέσεώς των, συμφώνως πρὸς τοὺς τελωνειακοὺς κανονισμοὺς.

Ἀρθρον 9. Τὰ ὑφ' ἑκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἐπιβαλλόμενα τέλη, διὰ τὴν, ὑπὸ τῶν ἀεροσκαφῶν τῆς ὀρισθείσης ἐπιχειρήσεως τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους, χρησιμοποίησιν τῶν ἀερολιμένων αὐτοῦ καὶ ἐτέρων ἐγκαταστάσεων ἀεροναυτιλίας θὰ εἶναι δίκαια καὶ λογικά καὶ θὰ ἐπιβάλλωνται συμφώνως πρὸς τὰ ἐπίσημα τιμολόγια, ἅτινα ἔχουσι καθιερωθῆ ὁμοιομόρφως, ὑπὸ τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν τοῦ Συμβαλλομένου τούτου Μέρους καὶ ἅτινα ἐφαρμόζονται ὁμοιομόρφως ἐπὶ ἀπασῶν τῶν ἀλλοδαπῶν ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων.

Άρθρον 10. Ἡ ὀρισθεῖσα ἐπιχειρήσις ἢ (ἐπιχειρήσεις) ἐκάστου Συμβαλλομένου Μέρους θέλει ὑποβάλλει εἰς τὰς Ἀεροπορικός Ἀρχάς τοῦ ἑτέρου Συμβαλλομένου Μέρους, τό ἀργότερον δέκα (10) ἡμέρας πρό τῆς ἐνάρξεως ἐκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν, ἐπί τῶν καθορισθεισῶν διαδρομῶν, συμφώνως τῷ Παραρτήματι τῆς παρούσης Συμφωνίας, τὰ δρομολόγια πτήσεων καί τοὺς χρησιμοποιηθησομένους τύπους ἀεροσκαφῶν. Τό αὐτό θά ἰσχύει διά μελλοντικῆς μεταβολάς.

Άρθρον 11. 1. Τά ἐφορμοσθησόμενα ὑπό τῆς ἀεροπορικῆς ἐπιχειρήσεως ἢ ἐπιχειρήσεων τοῦ ἑνός τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν τιμολόγια διά μεταφοράν πρός ἢ ἐκ τοῦ ἐδάφους τοῦ ἑτέρου Συμβαλλομένου Μέρους θά καταρτιζονται εἰς λογικά ἐπίπεδα λαμβανομένων δεόντως ὑπ' ὄψιν ἀπάντων τῶν σχετικῶν συντελεστῶν, συμπεριλαμβανομένων τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως, τοῦ λογικοῦ κέρδους καί τῶν τιμολογίων ἑτέρων ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων ἐπί τῶν αὐτῶν διαδρομῶν.

2. Τά περί ὧν ἡ παράγρ. (1) τοῦ παρόντος ἄρθρου τιμολόγια, θά συμφωνοῦνται, εἰ δυνατόν, μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων ὀρισθεισῶν ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων ἀμφοτέρων τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, ἐν συνεννοήσει, μετά τῶν ἑτέρων ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων, τῶν ἐκτελουσῶν πτήσεις ἐπί τοῦ συνόλου ἢ τμήματος τῆς διαδρομῆς, ἢ συμφωνία δέ αὕτη θά πραγματοποιεῖται ἐφ' ὅσον θά εἶναι δυνατόν, διά μέσου τῆς Διεθνοῦς Ἑνώσεως Ἀερομεταφορῶν (I.A.T.A.).

3. Τά οὕτω συμφωνούμενα τιμολόγια θά ὑποβάλλονται πρός ἔγκρισιν πρός τὰς Ἀεροπορικός Ἀρχάς τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν τοῦλάχιστον τεσσαράκοντα πέντε (45) ἡμέρας πρό τῆς ὑπολογιζομένης ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἐφαρμογῆς τῶν εἰς εἰδικὰς περιπτώσεις, τό χρονικόν τοῦτο ὄριον δυνατόν νά περιορισθῇ, ὑπό τήν προϋπόθεσιν ὅτι ἤθελον συμφωνήσῃ περί τούτου αἱ ἐν λόγῳ ἀρχαί.

4. Ἐάν αἱ ὀρισθεῖσαι ἀεροπορικαί ἐπιχειρήσεις δέν δυνηθοῦν νά καταλήξουν εἰς συμφωνίαν ἐπί τινος τῶν τιμολογίων τούτων ἢ ἐάν διά τινα ἕτερον λόγον δέν ἤθελε καταστή δυνατός ὁ καθορισμός τιμολογίου τινος συμφώνως πρός τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος ἄρθρου ἢ ἐάν κατά τήν διάρκειαν τῶν πρώτων 25 ἡμερῶν ἐκ τῆς 45ήμερου περιόδου, περί ἧς ἐγένετο μεία ἐν παραγρ. (3) τοῦ παρόντος ἄρθρου, τό ἐν τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἤθελον εἰδοποιήσῃ τό ἕτερον περί τῶν ἀντιρρήσεῶν του ἐπί τινος τιμολογίου, συμφωνηθέντος συμφώνως πρός τὰς διατάξεις τῆς παραγρ. (2) τοῦ παρόντος ἄρθρου, αἱ Ἀεροπορικαί Ἀρχαί τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θά προσπαθήσουν νά καθορίσουν τό τιμολόγιον κοινῇ μεταξύ των συμφωνία.

5. Εἰς περίπτωσιν ἀδυναμίας τῶν Ἀεροπορικῶν Ἀρχῶν ὅπως καταλήξουν εἰς συμφωνίαν ἐπί τῆς ἐγκρίσεως τιμολογίου τινός, ὑποβληθέντος αὐταῖς, συμφώνως τῇ παραγρ. (3) τοῦ παρόντος ἄρθρου καί ἐπί τοῦ καθορισμοῦ τιμολογίου τινός συμφώνως τῇ παραγρ. (4), ἡ διαφωνία θά ρυθμισθῇ συμφώνως πρός τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 17 τῆς παρούσης Συμφωνίας.

6. Οὐδέν τιμολόγιον θά τίθεται ἐν ἰσχύϊ ἐφ' ὅσον αἱ Ἀεροπορικαί Ἀρχαί ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν δέν ἤθελον ἐγκρίνει τοῦτο.

7. Τά καταρτιζόμενα συμφώνως πρός τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου τιμολόγια θά παραμένουν ἐν ἰσχύϊ μέχρις ὅτου καθορισθοῦν νέα τιμολόγια συμφώνως πρός τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου.

Άρθρον 12. Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Μέρος θά παρέχη εἰς τὰς Ἀεροπορικός ἐπιχειρήσεις τοῦ ἑτέρου Συμβαλλομένου Μέρους, τό δικαίωμα τοῦ

ἐμβάζειν πρὸς τὸ Κεντρικὸν τῶν Γραφείων εἰς τὸ ἔθνικόν νόμισμα τῆς χώρας τῶν καὶ εἰς τὴν ἐπίσημον συναλλάγματος, τὰ ὀφειλόμενα εἰς τοῦτο ποσά, συμφώνως πρὸς τὰς γενομένας ἐν προκειμένῳ διευθετήσεις μεταξύ τῶν ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν μόνον τῆς τηρήσεως τῶν περὶ συναλλάγματος κανονισμῶν οἵτινες ἔχουν ἐφαρμογὴν ὡς πρὸς ἀπάσας τὰς χώρας εἰς παρομοίας περιπτώσεις, πρὸς τὸν σκοπὸν διαφυλάξεως, τῆς ἐξωτερικῆς οικονομικῆς θέσεως καὶ τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν. Τὰ ἐμβάσματα ταῦτα δὲν θὰ ὑπόκεινται εἰς οἰονδήποτε τέλος, πλὴν ἐκείνων ἅτινα συνήθως εἰσπράττονται ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν εἰς τοιαύτας συναλλαγάς.

Ἄρθρον 13. Ἐν πνεύματι στενῆς συνεργασίας, αἱ Ἀεροπορικαὶ Ἀρχαὶ τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ συσκέπτωνται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν, πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξασφαλίσεως τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμφωνίας καὶ τοῦ Παραρτήματος αὐτῆς, ὡς καὶ τῆς ἱκανοποιητικῆς συμμορφώσεως πρὸς ταύτας.

Ἄρθρον 14. Ἐάν ἑκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἤθελεν κρίνει ἐπιθυμητὴν τὴν τροποποίησιν οἰασδήποτε διατάξεως τῆς παρούσης Συμφωνίας δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν διεξαγωγὴν συνεννοήσεων μετὰ τοῦ ἑτέρου Συμβαλλομένου Μέρους. Αἱ συνεννοήσεις αὗται, αἵτινες δυνατόν νὰ διαξάγονται μεταξύ τῶν Ἀεροπορικῶν Ἀρχῶν καὶ αἵτινες δυνατόν νὰ λαμβάνουν χώραν εἴτε δι' ἀπ' εὐθείας συνόμιλιων, εἴτε δι' ἀλληλογραφίας, θὰ ἀρχίζουσι ἐντός περιόδου ἐξήκοντα (60) ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς διατυπώσεως τοῦ αἰτήματος. Πᾶσαι τροποποιήσεις συμφωνηθεῖσαι κατόπιν τῶν ἐν λόγῳ συνεννοήσεων, θὰ τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἄμω τῇ ἐπιβεβαιώσει αὐτῶν διὰ τῆς ἀνταλλαγῆς διπλωματικῶν διακοινώσεων.

Ἄρθρον 15. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἀμφότερα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη ἀποδεχοῦν Γενικὴν τινα Πολυμερῆ Σύμβασιν Ἀεροπορικῶν Μεταφορῶν, ἡ παρούσα Συμφωνία θέλει τροποποιεῖται οὕτως ὥστε νὰ προσαρμόζηται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Πολυμεροῦς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 16. Ἐκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν δύναται νὰ εἰδοποιήσῃ τὸ ἕτερον ἀνά πᾶσαν στιγμὴν περὶ τῆς ἀποφάσεώς του πρὸς τερματισμὸν τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμφωνίας. Ἡ τοιαύτη εἰδοποίησις δέον ὅπως κοινοποιηθῇ ταυτοχρόνως πρὸς τὸν ICAO. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἡ Συμφωνία θὰ παύσῃ ἰσχύουσα ἐν ἔτος μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν λήψεως τῆς εἰδοποιήσεως παρά τοῦ ἑτέρου Συμβαλλομένου Μέρους, ἐκτός ἐάν ἡ περὶ τερματισμοῦ ἀνακοίνωσις ἤθελεν ἀνακληθῆ, κατόπιν συμφωνίας, πρὸ τῆς ἐκπνοῆς τῆς περιόδου ταύτης.

Ἐλλείψει ἐπιβεβαιώσεως λήψεως παρά τοῦ ἑτέρου Συμβαλλομένου Μέρους, ἡ εἰδοποίησις αὕτη θὰ θεωρηθῇ ὡς ληφθεῖσα 14 ἡμέρας μετὰ τὴν λῆψιν ταύτης ὑπὸ τοῦ ICAO.

Ἄρθρον 17. 1. Ἐάν ἤθελεν ἀναφυῆ οἰαδήποτε διαφωνία μεταξύ τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐρμηνεῖαν ἢ ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμφωνίας, τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη θὰ προσπαθῆσουν κατὰ πρῶτον λόγον νὰ ρυθμίσουν ταύτην διὰ διαπραγματεύσεων.

2. Ἐάν τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη δὲν ἤθελον καταλήξει εἰς ρύθμισιν ταύτης διὰ διαπραγματεύσεων, δύναται νὰ συμφωνήσουν ὅπως ὑποβάλουν τὴν διαφωνίαν πρὸς ἑκδοσὶν ἀποφάσεως εἰς πρόσωπον ἢ ὄργανισμὸν ἢ ἑκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν δύναται νὰ καταπέμψῃ τὴν διαφωνίαν πρὸς ἑκδοσὶν

ἀποφάσεως εἰς Δικαστήριον ἀπαρτιζόμενον ἐκ τριῶν διαιτητῶν, τοῦ ἑνός διορισθησομένου ὑφ' ἐκάστου Συμβαλλομένου Μέρους, τοῦ δέ τρίτου διορισθησομένου ὑπὸ τῶν δύο διαιτητῶν. Ἐκαστον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θά διορίσῃ διαιτητὴν ἐντός περιόδου ἐξήκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας λήψεως ὑφ' ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, μέσῳ τῆς διπλωματικῆς ὁδοῦ, εἰδοποιήσεως τοῦ ἑτέρου Συμβαλλομένου Μέρους, δι' ἧς τοῦτο θά αἰτῆται παραπομπὴν τῆς διαφωνίας εἰς διαιτησίαν, ὃ δέ τρίτος διαιτητής θά ὀρισθῇ ἐντός περαιτέρω περιόδου ἐξήκοντα ἡμερῶν.

Ἐάν ἐκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἤθελεν παραλείπει νά διορίσῃ διαιτητὴν ἐντός τῆς καθορισθείσης περιόδου, ἢ ἐάν ὁ τρίτος διαιτητής δέν ἤθελεν ὀρισθῇ ἐντός τῆς καθορισθείσης περιόδου, ἐκάτερον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν δύναται νά ζητήσῃ παρά τοῦ Προέδρου τοῦ Συμβουλίου τοῦ ICAO, ὅπως ὀρίσῃ διαιτητὴν ἢ διαιτητάς, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως. Εἰς ἀπάσας τὰς περιπτώσεις, ὁ τρίτος διαιτητής θά εἶναι ὑπὸ ἡγεμονίας τρίτου Κράτους καὶ θά ἀσκήσῃ καθήκοντα Προέδρου τοῦ διαιτητικοῦ σώματος.

3. Τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη ἀναλαμβάνουν ὅπως συμμορφοῦνται πρὸς πᾶσαν ἀπόφασιν ἐκδοθεῖσαν συμφώνως τῇ παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος ἄρθρου.

4. Τὰ ἔξοδα διαιτησίας θά βαρύνουν ἐξ ἡμισείας τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη.

Ἄρθρον 18. Ἡ παρούσα Συμφωνία καὶ πᾶσαι αἱ τροποποιήσεις αὐτῆς θά καταχωρισθοῦν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Καναδᾶ εἰς τὸν Ὅργανισμόν Διεθνῶν Πολιτικῆς Ἀεροπορίας.

Ἄρθρον 19. Ἡ παρούσα Συμφωνία θά τεθῇ προσωρινῶς ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ὑπογραφῆς τῆς, ὀριστικῶς δέ, ἀπὸ ἡμερομηνίας καθορισθησομένης δι' ἀνταλλαγῆς διπλωματικῶν διακοινώσεων, τῆς τοιαύτης ἀνταλλαγῆς πραγματοποιουμένης, ἀφ' ἧς, ἕκαστον Συμβαλλόμενον Μέρος ἔχει λάβει οἰανδήποτε ἔγκρισιν ἥτις δυνατόν νά ἀπαιτῆται κατὰ τοὺς συνταγματικούς κανόνας τοῦ ἐνδιαφερομένου Συμβαλλομένου Μέρους.

Εἰς πίστῳσιν τῶν ἀνωτέρω, οἱ ὑπογεγραμμένοι, δεόντως ἐξουσιοδοτημένοι πρὸς τοῦτο, ὑπὸ τῶν οἰκείων Κυβερνήσεων των, ὑπέγραψαν τὴν παρούσαν Συμφωνίαν.

ἘΓΕΝΕΤΟ εἰς διπλοῦν ἐν Ἀθήναις σήμερον τὴν δεκάτην ὀγδόην ἡμέραν τοῦ Ἰανουαρίου τοῦ χίλιστοῦ ἑνεακοσιοστοῦ ἑβδομηκοστοῦ τετάρτου ἔτους, εἰς τὴν Ἀγγλικήν, Ἑλληνικήν καὶ Γαλλικήν γλῶσσαν, ἐκάστου κειμένου ὄντος ἐξ ἴσου αὐθεντικοῦ.-

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καναδᾶ

[Signed — Signé]¹

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν

[Signed — Signé]²

¹ Signed by Michel Gauvin — Signé par Michel Gauvin.

² Signed by Spyros Tetenes — Signé par Spyros Tetenes.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Ἡ ὑπό τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ὀρισθεῖσα ἀεροπορικὴ ἐπιχειρήσις (ἢ ἐπιχειρήσεις) ἐν τῇ ἐκμεταλλεύσει τῶν συμφωνηθεισῶν γραμμῶν ἐπὶ τῶν καθορισθεισῶν διαδρομῶν, τῶν περιλαμβανομένων ἐν τῷ κάτωθι Πίνακι Διαδρομῶν, θά ἀπολαμβάνη, τῶν ἀκολουθῶν δικαιωμάτων:

- (α) τῆς ἀποβιβάσεως καὶ ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τοῦ Καναδά, διεθνοῦς κινήσεως ἐξ ἐπιβατῶν, ταχυδρομείου καὶ φορτίου, προοριζομένης διὰ καὶ προερχομένης ἐξ Ἑλλάδος,
- (β) τῆς μεταφορᾶς διεθνοῦς κινήσεως ἐξ ἐπιβατῶν, ταχυδρομείου καὶ φορτίου μεταξύ Ἑλλάδος καὶ ἐνδιαμέσων σημείων,
- (γ) τῆς μεταφορᾶς πρὸς καὶ ἐκ τοῦ ἐδάφους τοῦ Καναδά, διὰ τῆς αὐτῆς πτήσεως, διερχομένης διεθνοῦς κινήσεως, προερχομένης ἐκ ἢ προοριζομένης διὰ σημεία ἐπὶ τρίτων χωρῶν, καθοριζομένων ἐν τῷ Πίνακι Διαδρομῶν,
- (δ) τῆς παραλείψεως ἐνὸς οἰουδήποτε ἢ περισσοτέρων τῶν ἐνδιαμέσων σημείων, ἐπὶ οἰασδήποτε ἢ ἀπασῶν τῶν πτήσεων.

2. Ἡ ὑπό τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Καναδά ὀρισθεῖσα ἀεροπορικὴ ἐπιχειρήσις (ἢ ἐπιχειρήσεις), ἐν τῇ ἐκμεταλλεύσει τῶν συμφωνηθεισῶν γραμμῶν, ἐπὶ τῶν καθορισθεισῶν διαδρομῶν, τῶν περιλαμβανομένων ἐν τῷ κάτωθι Πίνακι Διαδρομῶν, θά ἀπολαμβάνη τῶν ἀκολουθῶν δικαιωμάτων:

- (α) τῆς ἀποβιβάσεως καὶ ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τῆς Ἑλλάδος, διεθνοῦς κινήσεως ἐξ ἐπιβατῶν, ταχυδρομείου καὶ φορτίου, προοριζομένης διὰ καὶ προερχομένης ἐκ Καναδά,
- (β) τῆς μεταφορᾶς διεθνοῦς κινήσεως ἐξ ἐπιβατῶν, ταχυδρομείου καὶ φορτίου μεταξύ Καναδά καὶ ἐνδιαμέσων σημείων,
- (γ) τῆς μεταφορᾶς πρὸς καὶ ἐκ τοῦ ἐδάφους τῆς Ἑλλάδος, διὰ τῆς αὐτῆς πτήσεως, διερχομένης διεθνοῦς κινήσεως, προερχομένης ἐκ ἢ προοριζομένης διὰ σημεία ἐπὶ τρίτων χωρῶν, καθοριζομένων ἐν τῷ Πίνακι Διαδρομῶν,
- (δ) τῆς παραλείψεως ἐνὸς οἰουδήποτε ἢ περισσοτέρων τῶν ἐνδιαμέσων σημείων, ἐπὶ οἰασδήποτε ἢ ἀπασῶν τῶν πτήσεων.

3. Οὐδέν σημεῖον ἐν τῇ παρουσίᾳ Συμφωνία θά θεωρηθῆ ὡς παρέχον εἰς τὴν ἀεροπορικὴν ἐπιχειρήσιν τοῦ ἐνὸς Συμβαλλομένου Μέρους τὸ προνόμιον ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τοῦ ἑτέρου Συμβαλλομένου Μέρους, ἐπιβατῶν, φορτίου ἢ ταχυδρομείου, μεταφερομένων ἐπ' ἀμοιβῆ ἢ ἐπὶ μισθώσει καὶ προοριζομένων δι' ἕτερον σημεῖον ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τοῦ ἑτέρου Συμβαλλομένου Μέρους.

ΠΙΝΑΞ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ I

Ἡ ὑπό τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ὀρισθεῖσα ἀεροπορικὴ ἐπιχειρήσις (ἢ ἐπιχειρήσεις), δύναται νά ἐκμεταλλεῖται τὰ ἀκολουθοῦσας διαδρομὰς:

<i>Σημεῖα Ἀναχωρήσεως</i>	<i>Ἐνδιάμεσα Σημεῖα</i>	<i>Προορισμός</i>	<i>Σημεῖα Πέραν</i>
Οἰονδήποτε Σημεῖον ἢ Σημεῖα ἐν Ἑλλάδι	Οἰονδήποτε Σημεῖον ἢ Σημεῖα καθορισθησόμενα ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος	Μόντρεαλ	Σικάγον ἢ Οὐάσιγκτων ἢ οἰονδήποτε ἐν καὶ μόνον ἕτερον σημεῖον ἐν ΗΠΑ, καθορισθησόμενον μεταγενέστερον

Εἰς τὴν ὑπό τῆς Ἑλλάδος ὀρισθεῖσαν ἀεροπορικὴν ἐπιχειρήσιν ἢ ἐπιχειρήσεις θά χορηγοῦνται ἐμπορικά δικαιώματα 5ης ἐλευθερίας μεταξύ Μόντρεαλ καὶ Σικάγου ἢ Μόντρεαλ καὶ Οὐάσιγκτων ἢ Μόντρεαλ καὶ οἰουδήποτε ἐνὸς καὶ μόνον ἑτέρου σημείου ἐν

ΗΠΑ, καθορισθησομένου μεταγενέστερον. Τά τοιαῦτα δικαιώματα δέν θά ἐνασκῶνται, ἐφ' ὅσον, ἀεροπορική ἐπιχειρήσις ὀρισθεῖσα ὑπό τοῦ Καναδά δέν θά κάμνη χρῆσιν οἰουδήποτε τῶν δικαιωμάτων 5ης ἐλευθερίας, τῶν καθοριζομένων ὑπό τοῦ Τμήματος II τοῦ Πίνακος Διαδρομῶν.-

ΤΜΗΜΑ II

Ἡ ὑπό τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Καναδά ὀρισθεῖσα ἀεροπορική ἐπιχειρήσις (ἡ ἐπιχειρήσεις), δύναται νά ἐκμεταλλεῦται τὰς ἀκολουθούσους διαδρομάς:

<i>Σημεῖα Ἀναχωρήσεως</i>	<i>Ἐνδιάμεσα Σημεῖα</i>	<i>Προορισμός</i>	<i>Σημεῖα Πέραν</i>
Οἰονδήποτε Σημεῖον ἢ Σημεῖα ἐν Καναδᾷ	Οἰονδήποτε Σημεῖον ἢ Σημεῖα καθορισθησόμενα ὑπό τοῦ Καναδά	Ἄθῆναι	Δύο οἰαδήποτε σημεῖα, ἐν τῇ περιοχῇ τῆς Μ. Ἀνατολῆς περιλαμβανομένης τῆς Τουρκίας, Συρίας, Λιβάνου, Ἰορδανίας, Ἰσραήλ καί Ἡνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας, ἀποκλειομένης πάντως τῆς Κύπρου, καθορισθησόμενα ὑπό τοῦ Καναδά καί πέραν ἑκατέρου ἢ ἀμφοτέρων τῶν δύο τούτων σημείων, πρὸς οἰονδήποτε σημεῖον ἢ σημεῖα καθορισθησόμενα ὑπό τοῦ Καναδά, ἀποκλειομένων σημείων ἐν Ἀνατολικῇ Ἀφρικῇ (Κένυα-Τανζανία καί Οὐγκάντα) καί Νοτίῳ Ἀφρικῇ. Οἰονδήποτε ἐκ τῶν σημείων τούτων δύναται νά παραλειφθῇ ἐπὶ οἰασδήποτε ἢ πασῶν τῶν πτήσεων.

Εἰς τὴν ὑπό τοῦ Καναδά ὀρισθεῖσαν ἀεροπορικήν ἐπιχειρήσιν ἡ ἐπιχειρήσις θά χορηγοῦνται ἐμπορικά δικαιώματα 5ης ἐλευθερίας μεταξύ Ἀθηνῶν καί οἰουδήποτε σημείου ἢ σημείων πλὴν σημείων ἐν Τουρκίᾳ, Συρίᾳ, Αἰβάνῳ, Ἰορδανίᾳ, Ἰσραήλ, Η.Α.Δ. καί Ἰράν.-

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT CANADIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE CONCERNANT LES SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX RÉGULIERS

Le Gouvernement canadien et le Gouvernement hellénique, désignés ci-après sous le nom de Parties contractantes, ayant tous les deux ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale, appelée ci-après la Convention, qui fut ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², et désirant établir des services aériens commerciaux réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà de ces territoires, sont convenus de ce qui suit :

Article premier. 1. Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires, les expressions ci-après ont le sens suivant :

a) «Autorités aéronautiques» signifie, dans le cas du Gouvernement canadien, le Ministre des Transports et la Commission canadienne des Transports, et dans le cas du Gouvernement de la République hellénique l'Administration de l'Aviation civile ou, dans les deux cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qui sont actuellement exercées par lesdites autorités.

b) «Accord» signifie les Articles qui suivent ainsi que l'Annexe et le Tableau de routes qui y sont annexés.

c) «Entreprise de transport aérien désignée» signifie une entreprise de transport aérien désignée conformément à l'Article 2 du présent Accord.

d) «Territoire», «services aériens», «services aériens internationaux» et «escale non commerciale» auront, dans l'application du présent Accord, le sens précisé aux Articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2. 1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui exploiteront toute route spécifiée dans le Tableau de routes de la Partie contractante en cause annexé au présent Accord.

2. Dès réception de l'avis de désignation, l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accordera sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignée(s) de transport aérien l'autorisation appropriée d'exploitation.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourront demander à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de leur démontrer de façon satisfaisante qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités aéronautiques à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires, dans tous les cas où la preuve n'a pas été faite que la

¹ Appliqué à titre provisoire le 18 janvier 1974, date de la signature, et à titre définitif le 26 janvier 1977, date précisée par l'échange de notes diplomatiques, qui a eu lieu les 11 et 26 janvier 1977, lorsque les Parties contractantes eurent obtenu l'approbation nécessaire du point de vue constitutionnel, conformément à l'article 19.

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, et vol. 958, p. 217.

propriété substantielle et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de nationaux de cette Partie contractante ayant désigné l'entreprise.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer en tout temps à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'Article 11 du présent Accord soit en vigueur à l'égard de ce service.

Article 3. 1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre, dans le cas d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, l'exercice des droits spécifiés dans le présent Accord, ou d'imposer les conditions qu'elle peut juger nécessaires concernant l'exercice de ces droits :

- a) Dans tous les cas où la preuve n'a pas été faite que la propriété substantielle et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de nationaux de cette Partie contractante ayant désigné l'entreprise; ou
- b) Si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou
- c) Si l'entreprise manque d'une autre manière à l'obligation d'exploiter les services conformément aux conditions prescrites aux termes du présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable, pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements, de révoquer ou de suspendre immédiatement l'autorisation ou de la soumettre aux conditions prévues au paragraphe 1 du présent Article, ces droits ne seront exercés qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 4. 1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes relatifs à l'admission sur son territoire et au départ des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la conduite de ces appareils à l'intérieur de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante et devront être observés par ces aéronefs à leur entrée dans le territoire de la première Partie contractante, à leur sortie et durant leur séjour à l'intérieur de ce territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'admission sur son territoire et au départ des passagers, des équipages ou des cargaisons des aéronefs, y compris les règlements relatifs à l'admission, aux certificats d'entrée ou de sortie, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine, devront être observés par les passagers, les équipages ou les cargaisons des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante ou en leur nom à l'entrée dans le territoire de la première Partie contractante, à la sortie et durant le séjour à l'intérieur de ce territoire.

Article 5. Les Parties contractantes admettent que des divergences puissent se produire de temps à autre entre les pratiques suivies par l'une des Parties contractantes et celles qui ont été instituées en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale et des normes définies dans les annexes à ladite Convention. En conséquence, il est convenu que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent porter à la connaissance des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'une des pratiques de cette Partie contractante ou de toute entreprise de celle-ci fonctionnant en application du présent Accord ne constitue pas, de l'avis de la Partie contractante qui donne l'avertissement, une manière acceptable

de se conformer aux normes établies en vertu de la Convention. Dans ce cas, la pratique en question fera l'objet de discussions ultérieures entre les autorités aéronautiques. S'il n'est pas possible de parvenir à un accord satisfaisant sur les questions relatives à la sécurité des vols, il y aura lieu d'appliquer le paragraphe 1, *b*, de l'Article 3.

Article 6. 1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par les Parties contractantes jouiront du même traitement équitable quant à l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dans l'exploitation des services aériens internationaux spécifiés dans l'Annexe au présent Accord, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par l'une des Parties contractantes tiendra ou tiendront compte des intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que cette entreprise ou ces entreprises de l'autre Partie contractante assure(nt) en totalité ou en partie sur les mêmes routes.

3. Les services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord auront pour objectif fondamental d'assurer, selon un coefficient de chargement raisonnable, une capacité convenable pour répondre aux besoins courants et raisonnablement prévus concernant le transport des passagers, des marchandises et du courrier entre les territoires respectifs des Parties contractantes.

4. Les services convenus seront exploités conformément aux principes généraux d'un développement ordonné et de façon telle que la capacité soit en rapport avec :

- a) Les exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien;
- b) Les exigences du trafic existant dans les régions desservies par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c) Les exigences d'une exploitation économique des services directs.

Article 7. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes acceptent d'échanger, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, les relevés statistiques dont on peut avoir raisonnablement besoin pour réviser la capacité assurée pour les services convenus. Ces relevés comprendront tous les renseignements requis pour déterminer le volume du trafic dans le cadre des services convenus et les origines et destinations de ce trafic.

Article 8. 1. Les aéronefs exploités en service international par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, et les approvisionnements, y compris les aliments, les boissons et le tabac, qui se trouvent à bord de ces aéronefs, seront exemptés de tous les droits nationaux de douane, des droits d'inspection et d'autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ce matériel et ces approvisionnements restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Seront également exemptés des mêmes droits et taxes, à l'exception des frais correspondant au service fourni :

- a) Les approvisionnements pris à bord dans le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les Autorités de ladite Partie contractante, et qui doivent être utilisés à bord de l'aéronef en service sur une route spécifiée de l'autre Partie contractante;

- b) Les pièces de rechange admises dans le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs utilisés sur une route spécifiée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante;
- c) Le carburant et les lubrifiants destinés à approvisionner les aéronefs qui sont exploités sur une route spécifiée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés durant la partie du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord.

On pourra exiger que les fournitures mentionnées aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardées sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que les fournitures et approvisionnements susmentionnés ne peuvent être débarqués dans le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou liquidés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

Article 9. Les droits que l'une ou l'autre des Parties contractantes imposent pour l'utilisation des aéroports et autres installations par les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante seront justes et raisonnables et seront prélevés conformément aux tarifs officiels établis par les lois et règlements de cette Partie contractante et uniformément appliqués à toutes les entreprises étrangères de transport aérien.

Article 10. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par chaque Partie contractante déposera ou déposeront les horaires des vols et les noms des types d'aéronefs auprès des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au plus tard dix jours avant l'inauguration des services sur les routes déterminées conformément à l'Annexe au présent Accord. Cette règle s'applique également à tout changement ultérieur.

Article 11. 1. Une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante fixera ses tarifs applicables au transport à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante à des taux raisonnables et en tenant dûment 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 les autres entreprises sur les mêmes routes.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent Article seront si possible fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes en consultation avec des autres entreprises de transport aérien exploitant des services sur toute la route ou une partie de celle-ci, et cet accord sera si possible réalisé par l'intermédiaire de l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins quarante-cinq jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; ce délai pourra être réduit dans des cas particuliers, si lesdites autorités y consentent.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent se mettre d'accord sur ces tarifs ou si pour toute autre raison un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent Article, ou si pendant les vingt-cinq premiers jours de la période de quarante-cinq jours mentionnée au paragraphe 3 du présent Article, une

des Parties contractantes notifie à l'autre qu'elle n'est pas satisfaite des tarifs convenus selon les dispositions du paragraphe 2 du présent Article, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes essaieront de se mettre d'accord sur ce tarif.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent approuver un tarif qui leur est soumis aux termes du paragraphe 3 du présent Article ou ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif aux termes du paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article 17 du présent Accord.

6. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne l'ont pas approuvé.

7. 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.

Article 12. Chacune des Parties contractantes accordera aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante le droit de remettre à leur bureau central, dans la monnaie de leur propre pays et au cours officiel du change, les sommes qui leur reviennent conformément à l'arrangement convenu entre les entreprises de transport aérien sous réserve seulement des règlements respectifs en matière de change étranger que les Parties contractantes appliquent à tous les pays dans des circonstances analogues pour sauvegarder la situation financière à l'égard de l'extérieur et la balance des paiements. Ces remises ne seront assujetties à aucune taxe sauf celles que perçoivent normalement les banques pour ces opérations.

Article 13. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront mutuellement de temps à autre afin d'assurer la mise en œuvre et la bonne observance des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

Article 14. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations qui peuvent avoir lieu entre les Autorités aéronautiques, soit sous forme de discussions soit par correspondance, commenceront dans un délai de soixante jours au plus 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 15. Si les deux Parties contractantes acceptent une convention générale multilatérale relative aux transports aériens, le présent Accord sera modifié de façon à être conforme aux dispositions de la convention multilatérale.

Article 16. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra à tout moment aviser l'autre de sa décision de dénoncer le présent Accord; cet avis sera envoyé simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin un an après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante, à moins que cet avis de dénonciation ne soit retiré d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. 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 jours après la réception de l'avis par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. 1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relativement à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes devront tout d'abord s'efforcer 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 soumettre le différend à la décision d'une tierce personne ou d'un organisme; sinon, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut porter le différend pour décision devant un tribunal composé de trois arbitres, deux étant nommés chacun par l'une des Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans les soixante jours qui suivront la date de réception par l'une ou l'autre Partie contractante de l'avis de l'autre, par voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend. Le troisième arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante jours. Si l'une des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans un délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un tiers Etat et agira en qualité de président du tribunal d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes devront se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent Article.

4. Les frais d'arbitrage seront partagés également entre les Parties contractantes.

Article 18. Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront inscrits au registre de l'Organisation de l'aviation civile internationale par les soins du Gouvernement canadien.

Article 19. Le présent Accord entrera en vigueur à titre provisoire à partir de la date de sa signature et de façon définitive à partir de la date précisée par un échange de notes diplomatiques, cet échange devant avoir lieu quand chaque Partie contractante aura obtenu l'approbation qui peut être jugée nécessaire du point de vue constitutionnel par la Partie contractante en cause.

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

FAIT en deux exemplaires à Athènes le dix-huit janvier de l'année mil neuf cent soixante-quatorze, en anglais, en grec et en français, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement
canadien :

[Signé]¹

Pour le Gouvernement
hellénique :

[Signé]²

A N N E X E

1. Dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans le Tableau de routes ci-dessous l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement canadien aura ou auront le droit :

a) D'embarquer et de débarquer sur le territoire de la Grèce, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance du Canada;

¹ Signé par Michel Gauvin.

² Signé par Spyros Tetenes.

- b) De transporter en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises entre le Canada et des points intermédiaires;
- c) De transporter, en transit direct, en territoire grec et hors de ce territoire, du trafic international en provenance ou à destination de points situés dans des pays tiers et spécifiés dans le Tableau de routes;
- d) D'omettre, pour un vol quelconque ou pour tous les vols, un ou plusieurs des points intermédiaires.

2. Dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans le Tableau de routes ci-dessous, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement hellénique aura ou auront le droit :

- a) D'embarquer et de débarquer sur le territoire du Canada, en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises à destination et en provenance de Grèce;
- b) De transporter en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises entre la Grèce et des points intermédiaires;
- c) De transporter, en transit direct, en territoire canadien et hors de ce territoire, du trafic international en provenance ou à destination de points situés dans des pays tiers et spécifiés dans le Tableau de routes;
- d) D'omettre, pour un vol quelconque ou pour tous les vols, un ou plusieurs des points intermédiaires.

3. Rien dans le présent Accord ne sera considéré comme conférant à une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier transportés moyennant rémunération ou louage et destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

TABLEAU DE ROUTES

SECTION I

Les routes ci-après peuvent être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement canadien :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Tout point ou points au Canada	Tout point ou points qui sera ou seront désigné(s) par le Canada	Athènes	Deux points quelconques dans la région du Moyen-Orient comprenant la Turquie, la Syrie, le Liban, la Jordanie, Israël et la République Arabe d'Egypte mais à l'exclusion de Chypre, ces deux points devant être désignés par le Canada, et au-delà de l'un ou l'autre point ou des deux, jusqu'à un point ou des points qui seront désignés par le Canada, à l'exclu-

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination</i>	<i>Points au-delà</i>
			sion de points situés en Afrique orientale (Kenya, Tanzanie et Ouganda) et en Afrique du Sud. L'un quelconque de ces points peut être omis sur un des vols ou sur tous les vols.

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Canada obtiendra ou obtiendront les droits de trafic selon la cinquième liberté de l'air entre Athènes et tout point ou points autres que les points situés en Turquie, en Syrie, au Liban, en Jordanie, en Israël, en République Arabe d'Egypte et en Iran.

SECTION II

Les routes ci-après peuvent être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement de la République hellénique :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Tout point ou points en Grèce	Tout point ou points qui sera ou seront désigné(s) par la Grèce	Montréal	Chicago ou Washington ou tout autre point unique aux Etats-Unis qui sera stipulé plus tard

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par la Grèce obtiendra ou obtiendront les droits de trafic selon la cinquième liberté de l'air entre Montréal et Chicago ou Montréal et Washington ou Montréal et tout autre point unique aux Etats-Unis qui sera stipulé plus tard. Ces droits ne seront pas exercés avant qu'une entreprise de transport aérien désignée par le Canada mette en œuvre les droits de trafic selon la cinquième liberté de l'air, qui sont accordés aux termes de la Section I du Tableau de routes.

No. 15791

**YUGOSLAVIA
and
AUSTRALIA**

**Agreement relating to air services (with annex). Signed at
Belgrade on 3 April 1975**

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

**YOUGOSLAVIE
et
AUSTRALIE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Belgrade le 3 avril 1975**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet
1977.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST
FEDERAL REPUBLIC OF YUGOSLAVIA AND THE GOVERN-
MENT OF AUSTRALIA RELATING TO AIR SERVICES

The Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia and the Government of Australia (hereinafter referred to as the Contracting Parties),

Desiring to conclude an agreement relating to air services,

Agree as follows:

Article 1. DEFINITIONS

(1) For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) the term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,² and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 or 94 thereof;

(b) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, the Federal Civil Aviation Administration and any person or body authorised to perform the functions exercised by the Federal Civil Aviation Administration or similar functions; and in the case of Australia, the Secretary of the Department of Transport and any person or body authorised to perform the functions exercised by the Secretary of the Department of Transport or similar functions;

(c) the term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention except that for the word “mandate” therein is substituted the word “trusteeship”;

(d) the term “designated airline” means an airline which one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 4 as being the airline authorised to operate international air services in accordance with the provisions of Article 3;

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

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

(g) the term “airline” means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

(h) the term “stop for non-traffic purposes” means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;

(i) the term “agreed service” means any scheduled air service operated on a specified route; and

(j) the term “specified route” means a route specified in the Annex to this Agreement.

¹ Came into force on 31 October 1975, the date on which the Contracting Parties notified each other of the completion of the necessary constitutional requirements, 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, and vol. 958, p. 217.

(2) The Annex to this Agreement forms an integral part of the Agreement, and all references to the "Agreement" shall be deemed to include reference to the Annex except where otherwise provided.

Article 2. CHICAGO CONVENTION

To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention shall remain in force in their present form as between the Contracting Parties for the duration of this Agreement as if they were incorporated herein, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention which shall have come into force, in which case the Convention as amended shall remain in force as aforesaid.

Article 3. GRANT OF RIGHTS

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex thereto.

Article 4. NECESSARY AUTHORISATIONS

(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.

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

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to 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 withhold the rights granted under Article 3, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those rights in any case where:

- 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 nationals of that Contracting Party; or
- b) the designated airline fails to comply with the national laws and regulations referred to in paragraph (3) of this Article.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, the airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services.

Article 5. TRANSIT AND TRAFFIC RIGHTS

(1) Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy 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 that territory for non-traffic purposes; and
- (c) the right to make stops in that territory, while operating an agreed service on a specified route, at the points specified for that route in the Annex, for the purposes of putting down and of taking on international traffic in passengers, cargo or mail.

(2) Nothing in paragraph (1) 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, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 6. EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party on arrival in the territory of the other Contracting Party or taken on board those aircraft in that territory, and not unloaded from the aircraft without the consent of the customs authorities, if intended solely for use by or in aircraft of that airline in the operation of the agreed services shall, subject to compliance in other respects with the customs requirements of the latter Contracting Party, be exempted from all national or local duties and charges including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the latter Contracting Party, even though the supplies are used in or consumed by the aircraft in flights in that territory.

Article 7. SUSPENSION AND REVOCATION

(1) Each Contracting Party shall have the right to suspend or revoke the rights granted under Article 3 in respect of an airline designated by the other Contracting Party, or to impose conditions on the exercise of those rights in any case where:

- (a) it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that Contracting Party; or
- (b) the airline fails to operate in accordance with the conditions specified in this Agreement or fails to comply with the national laws and regulations of the Contracting Party granting the rights.

(2) The rights specified in paragraph (1) of this Article shall be exercised by a Contracting Party only after consultation with the other Contracting Party unless the immediate suspension of the rights or the immediate imposition of conditions is necessary to prevent further infringements of the national laws and regulations of the first-mentioned Contracting Party.

Article 8. PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

(1) There shall be a 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 consideration 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 a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes. The agreed services provided by the designated airline shall have as their primary objective the provision of capacity adequate for the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated that airline. Provision for the carriage on the agreed services of traffic both originating in and destined for 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) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services; and
- (c) the requirements of through airline operations.

(4) The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airline of each of the Contracting Parties on the agreed services shall be such as is agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airline concerned of an agreed service and from time to time thereafter.

Article 9. TRANSPORT TARIFFS

(1) In this Article "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

(2) The tariffs on any agreed service 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 for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the provisions of this Article.

(3) Agreement on the tariffs shall, whenever possible, be reached by the designated airlines concerned through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified routes shall be agreed upon between the designated airlines concerned. In any case, the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(4) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted to them in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on those tariffs.

(5) If agreement under paragraph (4) of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

(6) No new or amended tariffs shall come into effect unless they are approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties or are determined by a tribunal of arbitrators under Article 14 of this Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall apply.

Article 10. TRANSFER OF AIRLINE EARNINGS

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of transfer (in any freely convertible currency nominated by the airline of the other Contracting Party) of excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with the foreign exchange regulations in force (if any) at the official bank rate of exchange.

Article 11. STATISTICS

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party upon request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines. These statements shall include information relating to the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services to and from territory of the other Contracting Party, including the origin and destination of the traffic.

Article 12. REGISTRATION

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

Article 13. CONSULTATIONS AND AMENDMENT

(1) In order to ensure close collaboration in the performance of this Agreement the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult on request of either of those authorities.

(2) If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of the present Agreement including the Annex, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of the request. Any amendments so negotiated shall not come into force until they have been incorporated into an agreement concluded by way of an exchange of notes through the diplomatic channel.

(3) If a multilateral convention 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 convention.

Article 14. SETTLEMENT OF DISPUTES

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a period of sixty days from the appointment of the arbitrator last appointed. 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.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision of the tribunal given under paragraph (2) of this Article.

Article 15. TERMINATION

Either of the Contracting Parties may at any time give to the other notice of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be given in writing through the diplomatic channel and a copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization by the Contracting Party giving notice. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the said notice unless by agreement between the Contracting Parties the notice is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt of the notice, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the International Civil Aviation Organization has received its copy.

Article 16. COMING INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the day on which the Contracting Parties notify each other that their respective Constitutional and other requirements necessary to give effect to this Agreement have been complied with.

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

DONE at Belgrade this third day of April in the year one thousand nine hundred and seventy-five in two originals in the English language.

For the Government
of the Socialist Federal
Republic of Yugoslavia:¹

For the Government
of Australia:²

A N N E X

(1) *The route to be operated in both directions by the designated airline of Yugoslavia*

Points in Yugoslavia via Greece, Turkey, points in the Middle East, Iran, points in the Gulf States, Pakistan, India, Sri Lanka, Burma, Thailand, Malaysia, Singapore, Indonesia to Sydney.

(2) *The route to be operated in both directions by the designated airline of Australia*

Points in Australia via Indonesia, Singapore, Malaysia, Thailand, Burma, Sri Lanka, India, Pakistan, points in the Gulf States, Iran, points in the Middle East, Turkey, Greece to Belgrade and beyond to Rome, Vienna, Frankfurt, Amsterdam, Paris and London.

Points on any of the above routes may at the option of the designated airline concerned be omitted on any or all flights, provided that an agreed service shall have its starting point or terminal in the territory of the Contracting Party designating the airline.

¹ Signature affixed by Ljubiša Čurgus (Information supplied by the International Civil Aviation Organization) — Signature apposée par Ljubiša Čurgus (Information fournie par l'Organisation de l'aviation civile internationale).

² Signature affixed by Malcolm Booker (Information supplied by the International Civil Aviation Organization) — Signature apposée par Malcolm Booker (Information fournie par l'Organisation de l'aviation civile internationale).

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE SOCIALISTE DE YOUGOSLAVIE ET LE GOUVERNEMENT D'AUSTRALIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la République fédérative socialiste de Yougoslavie et le Gouvernement d'Australie (ci-après dénommés les Parties contractantes),
Désirant conclure un accord relatif aux services aériens,
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 7 décembre 1944², ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 ou 94 de celle-ci;

b) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la République fédérative socialiste de Yougoslavie, de l'Administration fédérale de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ladite Administration ou des fonctions similaires, et en ce qui concerne l'Australie, du Secrétaire aux transports et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ledit Secrétaire ou des fonctions similaires;

c) Le mot «territoire» appliqué à un Etat s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention, sauf que le mot «tutelle» remplace le mot «mandat» figurant dans ledit article;

d) L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes aura indiquée par notification écrite à l'autre Partie contractante, conformément à l'article 4, comme étant l'entreprise chargée d'exploiter les services aériens internationaux conformément aux dispositions de l'article 3;

e) L'expression «service aérien» désigne tout service aérien régulier assuré par des aéronefs affectés au transport public de voyageurs, de marchandises ou de courrier;

f) L'expression «service aérien international» désigne un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus des territoires de deux ou plusieurs Etats;

g) L'expression «entreprise de transport aérien» désigne toute entreprise de transport aérien qui offre ou qui assure un service aérien international;

h) L'expression «escale non commerciale» désigne une escale ayant un objet autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier;

¹ Entré en vigueur le 31 octobre 1975, date à laquelle les Parties contractantes se sont notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires, 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, et vol. 958, p. 217.

i) L'expression «service convenu» désigne tout service aérien régulier assuré sur une route indiquée; et

j) L'expression «route indiquée» désigne une route indiquée dans l'annexe au présent Accord.

2. L'annexe au présent Accord fait partie intégrante de l'Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise également l'annexe.

Article 2. LA CONVENTION DE CHICAGO

Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens établis en application du présent Accord, les dispositions de la Convention demeureront en vigueur sous leur forme actuelle entre les Parties contractantes pour la durée du présent Accord comme si elles y étaient incorporées, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient tout amendement à la Convention qui sera entré en vigueur, auquel cas la Convention, telle qu'elle aura été amendée, restera en vigueur ainsi qu'il est stipulé ci-dessus.

Article 3. OCTROI DES DROITS

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 les services aériens internationaux sur les routes indiquées dans l'annexe.

Article 4. LES AUTORISATIONS NÉCESSAIRES

1. Chaque Partie contractante pourra désigner par écrit à l'autre Partie l'entreprise qui exploitera 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 de l'une des Parties contractantes pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante pourra suspendre les droits accordés au titre de l'article 3 ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où :

- a) Elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou
- b) L'entreprise désignée ne se conformerait pas aux lois et règlements nationaux visés au paragraphe 3 du présent article.

5. Toute entreprise désignée et autorisée pourra commencer à exploiter les services convenus dès que les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées.

Article 5. DROIT DE TRANSIT ET DROIT AU TRAFIC

1. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par 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 la route indiquée spécifiés dans l'annexe pour débarquer ou embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise désignée par une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, des passagers, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de ladite autre Partie contractante.

Article 6. EXEMPTION DE DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal ainsi que les provisions qui se trouvent à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou qui sont embarqués par ces aéronefs dans ce territoire et qui ne sont pas débarqués sous l'autorisation des autorités douanières seront, s'ils sont exclusivement destinés à être utilisés par des aéronefs ou à bord d'aéronefs de ladite entreprise de transport aérien aux fins de l'exploitation des services convenus, et sous réserve du respect des autres dispositions des règlements douaniers de l'autre Partie contractante, exemptés des droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances nationaux ou locaux perçus sur le territoire de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont utilisés ou consommés par les aéronefs lors du survol de ce territoire.

Article 7. SUSPENSION ET RÉVOCATION

1. Chaque Partie contractante pourra suspendre ou révoquer les droits accordés au titre de l'article 3 en ce qui concerne une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où :

- a) Elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou
- b) L'entreprise ne se conforme pas aux conditions précisées dans le présent Accord ou bien ne se conforme pas aux lois et règlements nationaux de la Partie contractante qui a accordé les droits.

2. Les droits définis au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés par une Partie contractante que lorsqu'elle aura consulté l'autre Partie contractante, sauf s'il est indispensable de prononcer immédiatement la suspension des droits ou d'imposer immédiatement des conditions pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements nationaux de la première Partie contractante.

Article 8. PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

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. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante tiendra compte en exploitant les services convenus des 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 convenus assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins de transport du public sur les routes indiquées. Les services convenus assurés par une entreprise désignée auront pour but primordial d'offrir une capacité suffisante pour répondre aux besoins du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné cette entreprise. Pour le transport par les services convenus du trafic en provenance et à destination des territoires d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivants selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux besoins du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux; et
- c) Aux besoins de l'exploitation des services long-courriers.

4. La capacité que pourra fournir, en application du présent article, l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sur les services convenus devra être telle que les autorités aéronautiques des Parties contractantes en seront convenues avant que l'entreprise désignée en question ait commencé à exploiter un service convenu, et ultérieurement lorsque la nécessité s'en fera sentir.

Article 9. TARIFS

1. Aux fins du présent article, le terme «tarifs» s'entend des prix à acquitter pour le transport de passagers et de marchandises et des conditions d'application de ces prix, y compris le prix des services d'agence et autres services auxiliaires et leurs conditions d'application, mais non compris le coût du transport du courrier et ses conditions d'application.

2. Les tarifs à appliquer sur tout le service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, et des tarifs appliqués par les autres entreprises sur tout ou partie des routes indiquées. Ces tarifs seront arrêtés conformément aux dispositions du présent article.

3. Les tarifs seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées selon la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international. Lorsque cela ne sera pas possible, les entreprises désignées intéressées conviendront elles-mêmes des tarifs à appliquer sur chacune des routes indiquées. En tout état de cause, les tarifs convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Si les entreprises désignées intéressées ne parviennent pas à s'entendre, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties n'approuvent pas les tarifs qui leur auront été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à une entente sur ces tarifs.

5. Faute de l'entente prévue au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

6. Aucun tarif nouveau ou modifié ne pourra entrer en vigueur à moins d'avoir été approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ou arrêté par un tribunal arbitral conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord. Jusqu'à ce que les tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà en vigueur s'appliquent.

Article 10. TRANSFERT DES RECETTES DE L'ENTREPRISE

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer (dans toute monnaie librement convertible indiquée par l'autre Partie contractante) les excédents de recettes par rapport aux dépenses réalisées par cette entreprise sur le territoire de la première Partie contractante sur le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, conformément aux règlements de change en vigueur, le cas échéant, au taux de change en vigueur sur le marché officiel.

Article 11. STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, que ces dernières peuvent raisonnablement exiger pour pouvoir contrôler la capacité offerte par les entreprises désignées sur les services convenus. Ces relevés contiendront des renseignements sur le volume du trafic acheminé par ces entreprises sur les services convenus à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, notamment sur l'origine et la destination de ce trafic.

Article 12. ENREGISTREMENT

Le présent Accord ainsi que tout amendement à l'Accord seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 13. CONSULTATIONS ET AMENDEMENT

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront, à la demande de l'une d'entre elles, en vue d'assurer une étroite collaboration dans tous les domaines relatifs à l'application du présent Accord.

2. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord ou de l'annexe, elle pourra demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui pourront avoir lieu à l'échelon des autorités aéronautiques et pourront se faire de vive voix ou par correspondance, commenceront dans les 60 jours de la date de réception de la demande. Tout amendement ainsi négocié ne prendra effet qu'après confirmation par un échange de notes diplomatiques constituant un accord.

3. Au cas où un accord multilatéral de caractère général sur les transports aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions dudit accord multilatéral.

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, le différend pourra être soumis, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nommera un arbitre dans les 60 jours de la réception par l'une d'elles d'une notification de l'autre, par la voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre sera désigné dans un nouveau délai de 60 jours après la date de désignation du dernier arbitre nommé. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne parvient pas à nommer son arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisa-

tion de l'aviation civile internationale pourra être prié par l'une ou l'autre des Parties de nommer un ou plusieurs arbitres, selon les besoins.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 15. 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 faite par écrit par la voie diplomatique et devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale par la Partie qui en est l'auteur. Le présent Accord prendra fin un an après la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur dès que chaque Partie contractante aura notifié à l'autre que les formalités constitutionnelles et autres nécessaires à cette fin ont été accomplies.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment habilités par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Belgrade, le 3 avril mil neuf cent soixante quinze, en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
de la République fédérative socialiste
de Yougoslavie :

LJUBIŠA ČURGUŠ

Pour le Gouvernement
d'Australie :

Malcolm Booker

A N N E X E

1. Route attribuée dans les deux sens à l'entreprise désignée par la Yougoslavie

Points de départ situés en Yougoslavie et points intermédiaires en Grèce, en Turquie, au Moyen-Orient, en Iran, dans les Etats du Golfe, au Pakistan, en Inde, à Sri Lanka, en Birmanie, en Thaïlande, en Malaisie, à Singapour, en Indonésie jusqu'à Sidney.

2. Route attribuée dans les deux sens à l'entreprise désignée par l'Australie

Points de départ en Australie et points intermédiaires en Indonésie, à Singapour, en Malaisie, en Thaïlande, en Birmanie, à Sri Lanka, en Inde, au Pakistan, dans les Etats du Golfe, en Iran, au Moyen-Orient, en Turquie, en Grèce jusqu'à Belgrade et au-delà, jusqu'à Rome, Vienne, Francfort, Amsterdam, Paris et Londres.

L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes aura la faculté, lors de tout vol ou pour tous les vols, d'omettre des points sur l'une quelconque des routes indiquées ci-dessus, étant entendu que le service convenu devra avoir son point de départ ou d'arrivée sur le territoire de la Partie contractante qui aura désigné ladite entreprise.

No. 15792

**SWITZERLAND
and
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC**

Agreement concerning scheduled air transport services (with annex). Signed at Berlin on 30 July 1975

Authentic text: German.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

**SUISSE
et
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE**

Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe). Signé à Berlin le 30 juillet 1975

Texte authentique : allemand.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet 1977.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DEM SCHWEIZERISCHEN BUNDES RAT
UND DER REGIERUNG DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN
REPUBLIK ÜBER DEN REGELMÄSSIGEN LUFTVERKEHR

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik,

geleitet von dem Wunsch, ihre gegenseitigen Beziehungen auf dem Gebiete der zivilen Luftfahrt zu entwickeln und zu festigen und darüber ein Abkommen zu schliessen, haben zu diesem Zweck gehörig ausgewiesene Bevollmächtigte benannt, die folgendes vereinbarten:

Artikel 1. 1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhanges bedeuten:

a) der Ausdruck „Übereinkommen von Chicago“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt;

b) der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Fall der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall der Deutschen Demokratischen Republik das Ministerium für Verkehrswesen — Hauptverwaltung der Zivilen Luftfahrt — oder in beiden Fällen jede Person oder jedes Organ, die ermächtigt sind, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;

c) der Ausdruck „Hoheitsgebiet“ das unter der Souveränität eines Staates stehende Land- und Wassergebiet und die daran angrenzenden Territorialgewässer sowie der darüber befindliche Luftraum;

d) der Ausdruck „Hoheitsgebiete der Vertragsparteien“ die Hoheitsgebiete der Deutschen Demokratischen Republik und der Schweizerischen Eidgenossenschaft;

e) der Ausdruck „bezeichnetes Unternehmen“ ein gemäss Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnetes und zugelassenes Luftverkehrsunternehmen;

f) der Ausdruck „vereinbarte Linien“ die im Anhang zu diesem Abkommen vereinbarten Fluglinien auf den dort festgelegten Strecken;

g) der Ausdruck „Tarif“ die Preise für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Luftfracht sowie die Bedingungen, unter welchen sie anzuwenden sind, einschliesslich Entgelt und Bedingungen für Agenten und andere Hilfsdienste; ausgenommen sind jedoch die Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

2. Der Anhang zu diesem Abkommen ist ein untrennbarer Bestandteil des Abkommens. Alle Bezugnahmen auf das Abkommen betreffen, falls nicht ausdrücklich anders vorgesehen, in gleicher Weise den Anhang.

Artikel 2. 1. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zur Errichtung der vereinbarten Linien auf den im Anhang festgelegten Strecken.

2. Das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen geniesst beim Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken die folgenden Rechte:

- a) Überflug ohne Landung von und nach dritten Staaten;
- b) Durchführung nichtkommerzieller Landungen;
- c) Durchführung von Landungen mit dem Zweck, Fluggäste, Gepäck, Post und Fracht an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr an Bord zu nehmen oder abzusetzen.

3. Keine Bestimmung dieses Artikels darf in dem Sinn ausgelegt werden, dass sie dem Unternehmen einer Vertragspartei das Recht erteilt, auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

Artikel 3. 1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung bildet den Gegenstand einer schriftlichen Mitteilung zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

2. Die Vertragspartei, welche die Mitteilung über die Bezeichnung erhalten hat, erteilt unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei kann von dem durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmen den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, welche nach den von dieser Behörde üblicherweise angewendeten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen vorgeschrieben werden, wie sie im Übereinkommen von Chicago für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien niedergelegt sind.

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung nicht zu erteilen oder die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis erbringt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen.

5. Nach Empfang der im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit den Betrieb jeder vereinbarten Linie aufnehmen, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 12 dieses Abkommens aufgestellter Tarif für die betreffende Linie in Kraft ist.

Artikel 4. 1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei zeitweilig zu verbieten oder die Ausübung dieser Rechte den Bedingungen zu unterstellen, welche sie als nötig erachtet,

- a) wenn ihr nicht der Beweis erbracht wird, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen; oder
- b) wenn dieses Unternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat; oder

c) wenn dieses Unternehmen beim Betrieb der vereinbarten Linien die in diesem Abkommen und seinem Anhang festgelegten Bedingungen nicht einhält.

2. Ausser wenn der Widerruf, das zeitweilige Verbot oder die Auflage von Bedingungen, wie sie in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehen sind, unverzüglich nötig sind, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhüten, kann ein derartiges Recht erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

Artikel 5. 1. Die bezeichneten Unternehmen geniessen für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten.

2. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieses letztgenannten Unternehmens nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

3. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmen soll der Verkehrsnachfrage angepasst sein.

4. Die vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen den Flughäfen der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angeflogenen Punkten entspricht.

5. Das Recht jedes bezeichneten Unternehmens, zwischen den Flughäfen der anderen Vertragspartei und den Hoheitsgebieten dritter Staaten im internationalen Verkehr Beförderungen vorzunehmen, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen, durch die beiden Vertragsparteien bestätigten Grundsätzen einer normalen Entwicklung ausgeübt werden und unter der Voraussetzung, dass das Beförderungsangebot angepasst ist

a) der Verkehrsnachfrage von und nach Flughäfen der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat;

b) der Verkehrsnachfrage der durchquerten Hoheitsgebiete unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien;

c) den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.

Artikel 6. 1. Die Flugpläne für die vereinbarten Linien sowie die beim Betrieb dieser Linien zum Einsatz kommenden Luftfahrzeugtypen sind der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei von dem bezeichneten Unternehmen spätestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme des Betriebes auf den vereinbarten Linien zur Genehmigung einzureichen. Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien können kürzere Fristen vereinbaren.

2. Für Flüge, die ausserhalb des genehmigten Flugplanes durchgeführt werden sollen, ist die Genehmigung nach den hierfür gültigen Gesetzen und Verordnungen der anderen Vertragspartei einzuholen.

Artikel 7. 1. Die durch das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, sind beim Einflug in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren und anderen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren, ausgenommen das Entgelt für erbrachte Dienstleistungen, sind ebenfalls befreit:

- a) die Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei innerhalb der durch die Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
- b) die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c) die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in welchem sie an Bord genommen worden sind, ausgeführt wird;
- d) Werbematerial der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen im internationalen üblichen Umfang.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der durch das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

Artikel 8. Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Verordnungen dieser Vertragspartei nur einer vereinfachten Überprüfung unterzogen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 9. 1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Hoheitsgebiet den Einflug und den Ausflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Hoheitsgebiet regeln, finden auf das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei Anwendung.

2. Luftfahrzeuge, Besatzungen, Fluggäste, Luftfracht- und Postsendungen der einen Vertragspartei unterliegen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei deren Gesetzen und anderen Rechtsvorschriften, die die öffentliche Ordnung und Sicherheit betreffen, insbesondere den Rechtsvorschriften über die Grenz-, Zoll- und Devisenkontrolle sowie den Pass-, Melde-, Gesundheits-, Veterinärmedizin- und Pflanzenschutzbestimmungen.

3. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, hinsichtlich der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Luftfracht- und Postsendungen ihrem eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesen Artikeln erwähnten Gesetze und Verordnungen keine Vorzugstellung einzuräumen.

Artikel 10. 1. Zur Gewährleistung der Flugsicherheit auf den festgelegten Strecken garantiert jede Vertragspartei den auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zugelassenen Luftfahrzeugen die Benutzung aller verfügbaren Dienste, einschliesslich der Funkverbindungen und Funknavigationshilfen, der Lösch- und Rettungsgeräte, der Bodeneinrichtungen und des Wetterdienstes.

2. Für die Benutzung der Flughäfen und anderer durch eine Vertragspartei zur Verfügung gestellten Einrichtungen hat das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei keine höheren Gebühren zu bezahlen als die, die von den zuständigen Organen dieser Vertragspartei allgemein festgelegt sind.

Artikel 11. 1. Die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen haben bei Flügen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ihre für internationale Flüge festgelegten Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen zu führen.

2. Die Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden während der Zeit, in der sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt.

3. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, für den Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet die durch die andere Vertragspartei oder durch einen anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder zu deren Gunsten anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 12. 1. Die vom Unternehmen einer Vertragspartei für die Beförderung von oder nach Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu erhebenden Tarife sind unter gebührender Berücksichtigung aller bestimmenden Umstände, einschliesslich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinnes und der Merkmale des Dienstes in angemessener Höhe festzusetzen.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife sind zwischen den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit anderen Unternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, zu vereinbaren.

3. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens dreissig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihres Inkrafttretens zur Genehmigung zu unterbreiten; in besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der Luftfahrtbehörden herabgesetzt werden.

4. Können sich die bezeichneten Unternehmen nicht auf einen Tarif einigen oder kann aus einem anderen Grund ein Tarif gemäss den Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels nicht festgelegt werden, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen zu bestimmen.

5. Bei Fehlen dieses Einvernehmens wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 20 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 4 dieses Artikels tritt ein Tarif erst nach Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien in Kraft.

7. Die gemäss den Bestimmungen dieses Artikels festgelegten Tarife bleiben so lange in Kraft, bis neue Tarife gemäss den Bestimmungen dieses Artikels festgelegt worden sind, jedoch höchstens während zwölf (12) Monaten von dem Tage an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

Artikel 13. 1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ist berechtigt, auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen einzurichten. Diese Vertretungen können kommerzielles, betriebliches und technisches Personal einschliessen.

2. Das Personal einer solchen Vertretung soll sich aus Staatsangehörigen des einen oder anderen oder beider Staaten zusammensetzen; Ausnahmen bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde des Aufenthaltsstaates. Für das Personal dieser Vertretung gelten die Rechtsvorschriften des Aufenthaltsstaates.

3. Hinsichtlich der kommerziellen Tätigkeit der Vertretung des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gilt der Grundsatz des Gegengleiches.

Artikel 14. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für die Einnahmenüberschüsse, die auf ihrem Hoheitsgebiet durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Luftfracht- und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs an seinen Sitz zu gewährleisten. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses besondere Abkommen anzuwenden.

Artikel 15. 1. Jede Vertragspartei befreit das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei von allen Steuern von den Einkünften und Gewinnen, die aus dem Betrieb der Luftfahrzeuge im internationalen Luftverkehr erzielt werden. Diese Befreiung gilt auch für das dem Betrieb der Luftfahrzeuge dienende bewegliche Vermögen.

2. Ist die Besteuerung von Luftverkehrsunternehmen durch ein besonderes Abkommen geregelt, sind diese besonderen Bestimmungen anzuwenden.

Artikel 16. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien übermitteln einander auf Verlangen Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte über den Verkehrsumfang auf den vereinbarten Linien.

Artikel 17. Falls ein Luftfahrzeug des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in Not ist oder einen Unfall erleidet, gibt diese Vertragspartei ihren Behörden Anweisungen,

1. die erste Vertragspartei unverzüglich über den Unfall zu benachrichtigen;
2. sofort einen Such- und Rettungseinsatz auszulösen;
3. Beistand und Hilfe an die Fluggäste und Besatzung zu leisten;
4. alle Sicherheitsmassnahmen für das Luftfahrzeug und dessen Inhalt einzuleiten;
5. eine Unfalluntersuchung aufzunehmen;
6. den Vertretern und Sachverständigen der ersten Vertragspartei den Zutritt zum Luftfahrzeug und zur Teilnahme an der Untersuchung zu gestatten;
7. das Luftfahrzeug und dessen Inhalt freizugeben, sobald sie nicht mehr für die Untersuchung notwendig sind;
8. der ersten Vertragspartei schriftlich die Ergebnisse der Untersuchung mitzuteilen.

Artikel 18. 1. Jede Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörde können jederzeit eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit ihren Luftfahrtbehörden verlangen.

2. Eine durch eine Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörde verlangte Beratung muss innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfanges des Ersuchens an, beginnen.

Artikel 19. 1. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer entsprechenden verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhanges zu diesem Abkommen können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie treten in Kraft, nachdem sie durch den Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

Artikel 20. Falls sich zwischen den Vertragsparteien in bezug auf die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens Meinungsverschiedenheiten ergeben, werden sich die Vertragsparteien bemühen, diese durch direkte Verhandlungen zwischen ihren Luftfahrtbehörden beizulegen. Falls dies nicht gelingt, wird die Beilegung der Meinungsverschiedenheit auf diplomatischem Weg zwischen den Vertragsparteien erfolgen.

Artikel 21. Dieses Abkommen und möglichen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation eingetragen.

Artikel 22. Dieses Abkommen und sein Anhang werden mit jedem mehrseitigen Übereinkommen, das für beide Vertragsparteien verbindlich wird, in Übereinstimmung gebracht werden.

Artikel 23. 1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Wege ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Diese Anzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt.

2. Die Kündigung wird am Ende der Flugplanperiode, während welcher eine Frist von zwölf (12) Monaten nach Erhalt der Kündigung abgelaufen sein wird, wirksam, es sei denn, dass diese Kündigung im gegenseitigen Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wurde.

Artikel 24. Die Bestimmungen dieses Abkommens werden vom Tage der Unterzeichnung an vorläufig angewendet; das Abkommen tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer entsprechenden verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

ZU URKUND DESSEN haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Berlin am 30. Juli 1975 in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

H. MIESCH

Für die Regierung
der Deutschen Demokratischen
Republik:

HENKES

A N H A N G

LINIENPLÄNE

Liniplan I

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen betrieben werden können:

<i>Abflugpunkte</i>	<i>Zwischenlandepunkte</i>	<i>Punkte in der Deutschen Demokratischen Republik</i>	<i>Punkte über die Deutsche Demokratische Republik hinaus</i>
Punkte in der Schweiz	—	Berlin-Schönefeld oder Dresden	—

Liniplan II

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von der Deutschen Demokratischen Republik bezeichnete Unternehmen betrieben werden können:

<i>Abflugpunkte</i>	<i>Zwischenlandepunkte</i>	<i>Punkte in der Schweiz</i>	<i>Punkte über die Schweiz hinaus</i>
Punkte in der Deutschen Demokratischen Republik	—	Zürich oder Genf	—

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE SWISS FEDERAL COUNCIL AND
THE GOVERNMENT OF THE GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC
CONCERNING SCHEDULED AIR TRANSPORT SERVICES

The Swiss Federal Council and the Government of the German Democratic Republic,

Desiring to develop and strengthen their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement on the subject, have appointed plenipotentiaries duly authorized for this purpose, who have agreed as follows:

Article 1. 1. For the purposes of this Agreement and its annex:

(a) the term “Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;²

(b) the term “aeronautical authorities” means, in the case of Switzerland, the Federal Air Office, and, in the case of the German Democratic Republic, the Ministry of Transport—Central Civil Aviation Administration—or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions at present assigned to the said authorities;

(c) the term “territory” means the land and water areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of a State, and the superjacent air space;

(d) the term “territories of the Contracting Parties” means the territories of the German Democratic Republic and the Swiss Confederation;

(e) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with article 3 of this Agreement;

(f) the term “agreed services” means air services as agreed in the annex to this Agreement on the routes specified therein;

(g) 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 annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement. Unless otherwise expressly provided, all references to the Agreement shall also apply to the annex.

Article 2. 1. The Contracting Parties grant to each other the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing the agreed services on the routes specified in the annex.

2. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:

¹ Applied provisionally from 30 July 1975, the date of signature, and came into force definitively on 23 November 1976, upon notification by the Contracting Parties of the completion of their respective constitutional formalities, in accordance with article 24.

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, and vol. 958, p. 217.

- (a) to fly without landing from and to third States;
- (b) to make stops for non-traffic purposes;
- (c) to make stops for the purpose of taking up and putting down, at the points specified in the annex, international traffic in passengers, baggage, mail and cargo.

3. Nothing in 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, baggage, cargo and mail destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3. 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. 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 airline designated by the other Contracting Party the necessary operating authorization.

3. The aeronautical authority of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy that authority that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by that authority in conformity with the provisions of the Chicago 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 on the exercise by the designated airline of the rights specified in article 2 of this Agreement, if 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. Upon receipt of the operating authorization provided for in paragraph 2 of this article, the designated airline may begin at any time to operate any agreed service, provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 12 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 4. 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 this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those 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
- (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations of the Contracting Party which granted those rights; or
- (c) that airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions specified in this Agreement and its annex.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of conditions as provided for 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 5. 1. The designated airlines shall enjoy equal and fair opportunity to operate 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 agreed services.

3. The capacity provided by the designated airlines shall be related to traffic requirements.

4. The agreed services shall have as their primary objective the provision of capacity corresponding to traffic requirements between the airports of the Contracting Party which has designated the airline and the points served on the specified routes.

5. The right of each designated airline to operate in international traffic between the airports of the other Contracting Party and the territories of a third State shall be exercised in accordance with the general principles of normal development affirmed by both Contracting Parties, and on condition that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements from and to airports of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the territories through which the service passes, taking into account local and regional services;
- (c) the requirements of economic operation of the agreed services.

Article 6. 1. At least thirty (30) days before the commencement of operation of the agreed services, the designated airline shall submit to the aeronautical authority of the other Contracting Party, for its approval, the time-tables for the agreed services and the types of aircraft to be employed in the operation of those services. The aeronautical authorities of the two Contracting Parties may agree on shorter periods of notice.

2. In the case of flights to be made outside the approved time-table, approval shall be sought in accordance with the relevant laws and regulations of the other Contracting Party.

Article 7. 1. Aircraft employed in international services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, their supplies of fuel and lubricants and their aircraft stores, including food, beverages and tobacco, shall be exempt, on entry into the territory of the other Contracting Party, from all customs duties, inspection fees and other charges, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall also be exempt from the same fees and charges, with the exception of payments for services 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, for consumption on board aircraft employed in international services by the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts and regular airborne equipment imported into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft employed in international services;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft employed in international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when such supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they were taken on board;

(d) publicity material of the designated airlines, in the amount which is usual at the international level.

3. The regular airborne equipment, as well as materials and supplies, on board aircraft employed 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 that territory. In such 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 8. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of a Contracting Party and remaining in the airport area reserved for them shall be subject to only a simplified control in accordance with the laws and regulations of that Contracting Party. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

Article 9. 1. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or flights of such aircraft over the said territory, shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. Aircraft, crews, passengers, cargo and mail of one Contracting Party shall be subject in the territory of the other Contracting Party to the laws and other legal provisions of the latter Contracting Party relating to public policy and public safety, particularly the legal provisions on frontier and customs clearance and exchange control and the passport, declaration, health, veterinary and plant protection regulations.

3. Each Contracting Party undertakes, with respect to the carriage of passengers, baggage, cargo and mail, not to give preference to its own airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations referred to in this article.

Article 10. 1. In order to ensure the safety of flights on the specified routes, each Contracting Party shall guarantee to aircraft licensed in the territory of the other Contracting Party the use of all available services, including radio communications and radio navigation aids, extinguishers and rescue apparatus, ground facilities and meteorological services.

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 higher than those generally imposed by the competent authorities of that Contracting Party.

Article 11. 1. Aircraft of the designated airlines shall, when flying over the territory of the other Contracting Party, carry the nationality and registration marks assigned to them for international flights.

2. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one Contracting Party shall, so long as they are in force, be recognized as valid by the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize as valid, for the purpose of flight over its territory, certificates of competency and licences issued to or validated for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

Article 12. 1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage from or to airports in 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 characteristics of the service.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over the whole or part of the same route.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the aeronautical authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on a tariff or if, for any other reason, a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

5. Failing agreement, the dispute shall be submitted to the procedure provided for in article 20.

6. Subject to the provisions of paragraph 4 of this article, a tariff shall enter into force only after approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

7. 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, but for no more than twelve (12) months after the date on which the aeronautical authorities of one Contracting party refused approval.

Article 13. 1. The designated airline of one Contracting Party shall be entitled to establish agencies in the territory of the other Contracting Party. Such agencies may include commercial, operational and technical staff.

2. The staff of any such agency shall be composed of nationals of either State or of both States; exceptions shall require the approval of the competent authorities of the host State. The legal provisions of the host State shall apply to the staff of the agency.

3. As regards the commercial activity of the agency of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party, the principle of reciprocity shall apply.

Article 14. Each Contracting Party undertakes to guarantee to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer to its head office, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure earned by that designated airline in its territory in connexion with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. If payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, that special agreement shall apply.

Article 15. 1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from all taxes on the income and profits derived from the operation of aircraft in international traffic. This exemption shall also apply to movable property pertaining to the operation of aircraft.

2. If the taxation of airlines is governed by a special agreement, those special provisions shall apply.

Article 16. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall supply each other on request with statistics or other similar information concerning the volume of traffic on the agreed services.

Article 17. If an aircraft of the designated airline of one Contracting Party is in distress or suffers an accident in the territory of the other Contracting Party, the latter Contracting Party shall order its authorities to:

1. inform the first Contracting Party of the accident without delay;
2. immediately begin a search and rescue operation;
3. render aid and assistance to the passengers and crew;
4. take all measures to secure the aircraft and its contents;
5. conduct an investigation into the accident;
6. allow representatives and experts of the first Contracting Party to have access to the aircraft and to participate in the investigation;
7. release the aircraft and its contents as soon as they are no longer needed for the investigation;
8. communicate the results of the investigation to the first Contracting Party in writing.

Article 18. 1. Either Contracting Party or its aeronautical authority may at any time request a consultation with the other Contracting Party or its aeronautical authority.

2. A consultation requested by one Contracting Party or its aeronautical authority shall begin within sixty (60) days of the date of receipt of the request.

Article 19. 1. Any modification of this Agreement shall enter into force as soon as the two Contracting Parties have notified each other of the completion of their respective constitutional formalities.

2. Modifications of the annex to the Agreement may be agreed 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.

Article 20. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall endeavor to settle it by direct negotiations between their aeronautical authorities. In case of failure of the negotiations, the dispute shall be settled through the diplomatic channel between the Contracting Parties.

Article 21. This Agreement and any amendments shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 22. This Agreement and its annex shall be amended so as to conform to any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 23. 1. Either Contracting Party may at any time give notice through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. The notice to terminate shall take effect at the end of the time-table season during which a period of twelve (12) months shall have elapsed after receipt of the notice, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of that period.

Article 24. The provisions of this Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature; the Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have notified each other of the completion of their respective constitutional formalities.

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

DONE at Berlin on 30 July 1975, in two original copies in the German language.

For the Swiss Federal Council:

H. MIESCH

For the Government
of the German Democratic Republic:

HENKES

A N N E X

ROUTE SCHEDULES

Route schedule 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 the German Democratic Republic</i>	<i>Points beyond the German Democratic Republic</i>
Points in Switzerland	—	Berlin-Schönefeld or Dresden	—

Route schedule II

Routes on which air services may be operated by the airline designated by the German Democratic Republic:

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Switzerland</i>	<i>Points beyond Switzerland</i>
Points in the Ger- man Democratic Republic	—	Zurich or Geneva	—

[1 RADUCTION¹ — TRANSLATION²]

ACCORD³ ENTRE LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République démocratique allemande,

Désireux de développer et de consolider leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile et de conclure un accord à cette fin, 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 1944⁴;

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 démocratique allemande, le Ministère des transports — administration centrale de l'aviation civile — ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organe autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;

c) L'expression «territoire» signifie les régions terrestres et maritimes et les eaux territoriales y adjacentes qui sont placées sous la souveraineté d'un Etat, ainsi que l'espace aérien situé au-dessus d'elles;

d) L'expression «territoires des Parties Contractantes» signifie les territoires de la République démocratique allemande et de la Confédération suisse;

e) L'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

f) L'expression «services convenus» signifie les services aériens convenus à l'annexe du présent Accord sur les routes spécifiées dans ladite annexe;

g) L'expression «tarif» désigne les prix du transport des passagers, des bagages et des marchandises et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, ainsi que les rémunérations et conditions relatives aux services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exception toutefois des indemnités et conditions relatives au transport des envois postaux.

2. L'annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. A moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément, toutes les références à l'Accord concernent également l'annexe.

Article 2. 1. Les Parties Contractantes s'octroient mutuellement les droits fixés dans le présent Accord en vue d'établir les services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe.

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

² Translation supplied by the International Civil Aviation Organization.

³ Appliqué à titre provisoire à compter du 30 juillet 1975, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 23 novembre 1976, dès que les Parties contractantes se furent mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles correspondantes, conformément à l'article 24.

⁴ 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 et vol. 958, p. 217.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, des droits suivants :

- a) Effectuer des survols sans atterrissages depuis et vers des Etats tiers;
- b) Faire des escales non commerciales;
- c) Effectuer des atterrissages aux fins d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, des bagages, des envois postaux et des marchandises aux points spécifiés dans l'annexe.

3. Aucune disposition du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise d'une Partie Contractante le droit d'embarquer dans 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 communication écrite entre autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. La Partie Contractante qui a reçu la communication concernant la désignation accordera 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. L'autorité aéronautique de l'une des Parties Contractantes pourra 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 ladite autorité 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 qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. 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 12 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

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) Elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci; ou 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'observe pas, dans l'exploitation des services convenus, les conditions spécifiées dans le présent Accord et son Annexe.

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 de l'autre Partie Contractante.

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

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 les aéroports 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 les aéroports 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 depuis et vers les aéroports 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. 1. Trente (30) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services convenus, l'entreprise désignée soumettra à l'approbation de l'autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante les horaires des services convenus et les types d'aéronefs employés pour l'exploitation de ces services. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes pourront convenir de délais plus courts.

2. Pour les vols qui doivent être effectués en dehors de l'horaire approuvé, l'approbation sera demandée conformément aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie Contractante.

Article 7. 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, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. 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;
- d) Le matériel de publicité des entreprises de transport aérien désignées, dans la mesure habituelle sur le plan international.

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 ré-exportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

Article 8. 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 ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié conformément aux lois et règlements de cette Partie Contractante. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 9. 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 aéronefs, équipages, passagers, marchandises et envois postaux de l'une des Parties Contractantes seront soumis, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, aux lois et autres prescriptions légales de cette autre Partie Contractante relatives à l'ordre et à la sécurité publics, notamment les prescriptions légales sur le contrôle à la frontière, le contrôle douanier et le contrôle des changes ainsi que les dispositions sur les passeports, les déclarations, les services sanitaire et vétérinaire et la protection des plantes.

3. Chaque Partie Contractante s'engage, en ce qui concerne le transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux, 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 au présent article.

Article 10. 1. Aux fins d'assurer la sécurité des vols sur les routes spécifiées, chaque Partie Contractante garantit aux aéronefs admis sur le territoire de l'autre Partie Contractante l'utilisation de tous les services disponibles, comprenant les liaisons radio et les aides radio à la navigation, les extincteurs et les appareils de sauvetage, les installations au sol et le service météorologique.

2. Pour l'utilisation des aéroports et autres installations mises à disposition par une Partie Contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante n'aura pas à payer de redevances supérieures à celles qui sont fixées d'une manière générale par les organes compétents de cette Partie Contractante.

Article 11. 1. Les aéronefs des entreprises désignées devront porter, lorsqu'ils survolent le territoire de l'autre Partie Contractante, les marques de nationalité et d'immatriculation qui leur sont attribuées pour les vols internationaux.

2. 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.

3. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation sur 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 12. 1. Les tarifs que perçoit l'entreprise d'une Partie Contractante pour les transports depuis et vers les aéroports du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront convenus entre les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises desservant tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes trente (30) jours au plus tard avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord des autorités aéronautiques.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif ou si, pour une autre raison, un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, 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 20.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, un tarif n'entrera en vigueur qu'après avoir été approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article, mais au plus pendant douze (12) mois à partir du jour où les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante ont refusé l'approbation.

Article 13. 1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit d'établir des représentations sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique.

2. Le personnel d'une telle représentation sera composé de ressortissants de l'un, de l'autre ou des deux Etats; les exceptions devront être approuvées par l'autorité compétente de l'Etat de résidence. Sont applicables au personnel de ces représentations les prescriptions légales de l'Etat de résidence.

3. L'activité commerciale de la représentation de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante est régie par le principe de la réciprocité.

Article 14. Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le libre transfert à son siège, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire lors des transports 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 15. 1. Chaque Partie Contractante exonérera l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante de tous impôts sur les revenus et les gains réalisés lors de l'exploitation des aéronefs en trafic international. Cette exonération sera également applicable au capital mobilier servant à l'exploitation des aéronefs.

2. Si l'imposition des entreprises de transport aérien est réglée par un accord spécial, ces dispositions spéciales seront applicables.

Article 16. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se communiqueront, sur demande, des statistiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au volume du trafic sur les services convenus.

Article 17. Au cas où un aéronef de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante est en détresse ou subit un accident dans le territoire de l'autre Partie Contractante, cette autre Partie Contractante donnera les instructions à ses autorités pour :

1. Informer sans délai la première Partie Contractante de l'accident;
2. Déclencher immédiatement une opération de recherches et de sauvetage;
3. Porter assistance et secours aux passagers et à l'équipage;
4. Prendre toutes mesures de sécurité pour l'aéronef et son contenu;
5. Mener une enquête sur l'accident;
6. Permettre aux représentants et aux experts de la première Partie Contractante d'accéder à l'aéronef et de participer à l'enquête;
7. Libérer l'aéronef et son contenu dès qu'ils ne seront plus nécessaires à l'enquête;
8. Communiquer par écrit à la première Partie Contractante les résultats de l'enquête.

Article 18. 1. Chaque Partie Contractante ou son autorité aéronautique pourront, à tout moment, demander une consultation avec l'autre Partie Contractante ou avec son autorité aéronautique.

2. Une consultation demandée par une Partie Contractante ou son autorité aéronautique devra commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

Article 19. 1. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur lorsque les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles correspondantes.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord 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.

Article 20. Au cas où un différend apparaît entre les Parties Contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront de le régler par des négociations directes entre leurs autorités aéronautiques. A défaut d'accord, le différend sera réglé par la voie diplomatique entre les Parties Contractantes.

Article 21. Le présent Accord et d'éventuels amendements seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Le présent Accord et son Annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 23. 1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par la voie diplomatique 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 (12) mois se sera écoulé depuis la réception de la dénonciation, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

Article 24. Les dispositions du présent Accord seront appliquées provisoirement dès le jour de la signature; l'Accord entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront mutuellement notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles correspondantes.

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

FAIT à Berlin, le 30 juillet 1975, en deux exemplaires en langue allemande.

Pour le Conseil fédéral suisse :

H. MIESCH

Pour le Gouvernement
de la République démocratique
allemande :

HENKES

A N N E X E

TABLEAUX DE ROUTES

Tableau de routes I

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

<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en République démocratique allemande</i>	<i>Points au-delà de la République démocratique allemande</i>
Points en Suisse	—	Berlin-Schönefeld ou Dresde	—

Tableau de routes II

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par la République démocratique allemande :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Suisse</i>	<i>Points au-delà de la Suisse</i>
Points en République dé- mocratique allemande	—	Zurich ou Genève	—

No. 15793

**SWITZERLAND
and
BENIN**

Agreement concerning scheduled air transport services (with annex). Signed at Cotonon on 6 November 1975

Authentic text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

**SUISSE
et
BÉNIN**

Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe). Signé à Cotonou le 6 novembre 1975

Texte authentique : français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet 1977.

ACCORD¹ ENTRE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LA RÉPUBLIQUE DU DAHOMEY* RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la République du Dahomey,
 Considérant que la Suisse et le Dahomey 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 entre leurs pays respectifs et au-delà,

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

Article premier. 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 du Dahomey, le Ministère des Travaux Publics, Transports, Postes et Télécommunications ou, dans les deux cas, toute personne ou 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.

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 le 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 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;

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.

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 des deux Parties Contractantes.

* A présent : République populaire du Bénin.

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 6 novembre 1975, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 12 novembre 1976, dès la notification des Parties contractantes de 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, et vol. 958, p. 217.

2. La Partie Contractante qui a reçu la notification de désignation accordera 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 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 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.

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 10 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

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. Elle ne possède pas la preuve 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 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 et son Annexe.

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 désignées jouiront, pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes, de possibilités égales et équitables.

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 du et vers le 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. Nonobstant les dispositions des articles 3 et 5 du présent Accord, une Partie Contractante pourra désigner une entreprise commune de transports aériens constituée conformément aux articles 77 et 79 de la Convention, et cette entreprise sera acceptée par l'autre Partie Contractante.

Article 7. 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, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. 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 qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

Article 8. Les passagers, bagages et marchandises en transit sur le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 9. 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 inter-

nationale 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, 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, 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.

3. Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

4. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes 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.

5. 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. 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 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 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 (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. 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'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel.

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 (12) mois à partir du jour du refus de l'approbation par les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes.

Article 12. 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 des transports 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 13. 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 14. 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 (60) jours à compter de la date de la réception de la demande.

Article 15. 1. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur lorsque les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

2. Des modifications à l'Annexe au présent Accord 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.

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 dater 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 ses amendements éventuels seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Le présent Accord et son Annexe seront 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 (12) mois se sera écoulé, à moins que cette 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 (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

Article 20. Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

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

FAIT à Cotonou, le 6 novembre 1975, en double original, en langue française.

Pour le Conseil Fédéral Suisse :

FRIEDER H. ANDRES

Pour le Gouvernement
de la République du Dahomey :

M. ALLADAYE

A N N E X E

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 au Dahomey</i>	<i>Points au-delà du Dahomey</i>
Points en Suisse	Accra ou Lagos	Cotonou	Un point en Afrique Australe

Tableau II

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par le Dahomey :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Suisse</i>	<i>Points au-delà de la Suisse</i>
Points au Dahomey	Rome	Bâle-Mulhouse ou Genève ou Zurich	Paris

NOTES

1. Les points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance de l'entreprise désignée, 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.

3. L'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie Contractante peut terminer n'importe lequel de ses services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

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

5. Chaque service sera exploité sur une route raisonnablement directe.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE SWISS CONFEDERATION AND THE
REPUBLIC OF DAHOMEY* CONCERNING SCHEDULED AIR
TRANSPORT SERVICES

The Swiss Federal Council and the Government of the Republic of Dahomey,
Considering that Switzerland and Dahomey are parties to the Convention on In-
ternational Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 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 scheduled air
services between and beyond their respective countries,

Have appointed their plenipotentiaries, duly authorized for this purpose, who
have agreed as follows:

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

(a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Avia-
tion, 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 Republic of Dahomey, the Ministry of
Public Works, Transport, Posts and Telecommunications or, in both cases, any per-
son or agency authorized to perform the functions at present assigned to the said au-
thorities;

(c) the term "designated airline" means an airline which one of the Contracting
Parties has designated, in accordance with article 3 of this Agreement, to operate the
agreed air services.

Article 2. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party
the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing air services on
the routes specified in the schedules in the annex to this Agreement. Such services
and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes".

2. Subject to the provisions of this Agreement, each Contracting Party's desig-
nated airline 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;

(c) the right to take on and put down in the said territory, at points specified in the
annex, international traffic in passengers, cargo and mail.

Article 3. 1. Each Contracting Party shall have the right to designate an air-
line to operate the agreed services. Such designation shall form the subject of a writ-
ten notification between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

* Currently: the People's Republic of Benin.

¹ Applied provisionally from 6 November 1975, the date of signature, and came into force definitively on 12 Novem-
ber 1976, upon notification by the Contracting Parties 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, and vol. 958, p. 217.

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 the airline designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorization.

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

4. Each Contracting Party shall have the right not to grant the authorization provided for 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 this Agreement, when the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party which has designated the airline or in its nationals.

5. Upon receipt of the operating authorization provided for in paragraph 2 of this article, the designated airline may begin at any time to operate any agreed service, provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 10 of this Agreement is in force in respect of such service.

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 the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights if:

- (a) it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
- (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations of the Contracting Party which has granted those rights; or
- (c) that airline fails to operate the agreed services in the manner prescribed in this Agreement and its annex.

2. Unless the revocation, suspension or imposition of conditions referred to in paragraph 1 of this article is imperative in order to prevent further infringement of the laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. 1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunity to operate 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 agreed services.

3. The capacity provided by the designated airlines shall be related to traffic requirements.

4. The agreed services shall have as their primary object the provision of capacity corresponding to the 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 engage in the transport of international traffic between the territory of the other Contracting Party and the territory of third countries shall be exercised in conformity with the general principles of

orderly development to which both Contracting Parties subscribe and subject to the condition that capacity shall be related to:

- (a) the requirements of traffic to and from the territory of the Contracting Party which designated the airline;
- (b) the traffic requirements of the areas traversed, local and regional services being taken into account;
- (c) the requirements of economic operation of the agreed services.

Article 6. Notwithstanding the provisions of articles 3 and 5 of this Agreement, a Contracting Party may designate a joint airline company constituted in accordance with articles 77 and 79 of the Convention, and such company shall be accepted by the other Contracting Party.

Article 7. 1. Aircraft employed in international traffic by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, reserves of fuel and lubricants, and aircraft stores, including food, beverages and tobacco, shall be exempt, on entry into the territory of the other Contracting Party, from all customs duties, inspection charges and other duties and fees, provided that such equipment, reserves and supplies remain on board until they are re-exported.

2. The following shall likewise be exempt from such duties, charges and fees, excluding payments for services 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 employed in international service by the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts and regular airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft employed in international service;
- (c) fuel and lubricants intended to supply aircraft employed in international service by the designated airline of the other Contracting Party, even though such supplies are to be used on that part of the flight which takes place over the territory of the Contracting Party in which they were taken on board.

3. Regular equipment, and products and stores which are on board aircraft employed by the designated airline of one Contracting Party may not be unloaded in the territory of the other Contracting Party without the consent of the customs authorities of that territory. When so unloaded, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or have been otherwise disposed of in accordance with the customs regulations.

Article 8. Passengers, baggage and cargo in transit through the territory of one Contracting Party and remaining in the airport area reserved for them shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

Article 9. 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 its 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 or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as

those relating to entry, departure, emigration and immigration, customs and health 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 in its territory.

3. In the application of the laws and regulations mentioned in this article, each Contracting Party undertakes not to give preferential treatment to its own airlines over the designated airline of the other Contracting Party.

4. For the use of airports and other facilities provided by the other Contracting Party, the designated airline of one Contracting Party shall not be required to pay charges greater than those to be paid by national aircraft engaged in scheduled international services.

5. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain agents on the territory of the other Contracting Party. Such agents may include commercial, operational and technical personnel.

Article 10. 1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one of the Contracting Parties shall, during the period in which they are in force, be recognized as valid by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flight over its territory, certificates and licences issued to or validated for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

Article 11. 1. The tariffs on all agreed services shall be fixed at reasonable levels, 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, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route concerned. The designated airlines shall, where possible, reach such agreement through the rate-fixing machinery established by the international agency which puts forward proposals in this respect.

3. The tariffs so established shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval at least thirty (30) days before the date proposed for their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

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 agreement between themselves.

5. Failing agreement, the dispute shall be settled by arbitration as provided in article 16 below.

6. Tariffs already established shall remain in force until new tariffs are fixed in accordance with the provisions of this article or of article 16 of this Agreement, but no longer than twelve (12) months from the date on which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties refused approval.

Article 12. Each Contracting Party undertakes to enable the designated airline of the other Contracting Party to transfer freely, at the official rate, any receipt in excess of expenditure accruing in its territory from the carriage of passengers, bag-

gage, cargo and mail by that designated airline. If payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, this special agreement shall apply.

Article 13. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall transmit to each other, upon request, periodic statements of statistics or other similar information relating to the amount of traffic carried on the agreed services.

Article 14. 1. Each Contracting Party or its aeronautical authorities may at any time request a consultation with the other Contracting Party or with its aeronautical authorities.

2. A consultation requested by one Contracting Party or its aeronautical authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article 15. 1. Any modification of this Agreement shall enter into force when the two Contracting Parties have informed each other of the completion of their constitutional formalities concerning the conclusion and entry into force of international agreements.

2. Modifications of the annex to this Agreement may be agreed upon directly by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

Article 16. 1. Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled by direct negotiation or through the diplomatic channel shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal composed of three members.

2. To that end, each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator, and the two arbitrators shall nominate a third arbitrator, who is a national of a third State, as chairman. If, within a period of two months from the date on which one of the Contracting Parties has nominated an arbitrator, the other Contracting Party has failed to nominate its arbitrator, or if, within the month following the nomination of the second arbitrator, the arbitrators so nominated have not reached agreement on a choice of chairman, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary nominations.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and shall decide the distribution of the costs arising from this procedure.

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

Article 17. This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18. This Agreement and its annex shall be brought into harmony with any multilateral convention which may in future bind the two Contracting Parties.

Article 19. 1. Either of the Contracting Parties may at any time notify the other Contracting Party of its decision to denounce this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The denunciation shall take effect twelve (12) months after the end of the traffic period unless such denunciation is withdrawn by agreement before the end of this period.

3. Failing acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have reached it fourteen (14) days after the date of its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 20. This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature; it shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other of the completion of their constitutional formalities concerning the conclusion and entry into force of international agreements.

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

DONE at Cotonou, on 6 November 1975, in duplicate, in the French language.

For the Swiss Federal Council:

FRIEDER H. ANDRES

For the Government
of the Republic of Dahomey:

M. ALLADAYE

A N N E X

ROUTE SCHEDULE

Schedule 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 Dahomey</i>	<i>Points beyond Dahomey</i>
Points in Switzerland	Accra or Lagos	Cotonou	A point in Southern Africa

Schedule II

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

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Switzerland</i>	<i>Points beyond Switzerland</i>
Points in Dahomey	Rome	Basle-Mulhouse or Geneva or Zurich	Paris

NOTES

1. Any points or 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 necessarily be served in the order in which they are listed.
3. The designated airline of either Contracting Party shall have the right to terminate any of its agreed services in the territory of the other Contracting Party.
4. Each designated airline shall have the right to serve points not mentioned provided that it does not exercise traffic rights between such points and the territory of the other Contracting Party.
5. Each service shall be operated on a reasonably direct route.

No. 15794

**BURMA
and
SINGAPORE**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rangoon
on 26 April 1976**

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

**BIRMANIE
et
SINGAPOUR**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Rangoon le 26 avril 1976**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet
1977.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE COUNCIL OF MINISTERS OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF THE UNION OF BURMA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE

The Council of Ministers of the Socialist Republic of the Union of Burma and the Government of the Republic of Singapore,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944,² and

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

Have agreed as follows:

Article I. For the purpose of the present Agreement and its Annex, 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 in 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 Socialist Republic of the Union of Burma, the Department of Civil Aviation of the Ministry of Transport and Communications or any person or agency authorised to perform the functions exercised at present by the Ministry of Transport and Communications and in the case of the Republic of Singapore the Minister for Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;

(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 III of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;

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

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

(f) the term “Annex” means the Route Schedules to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article XIII of the present Agreement.

Article II. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled

¹ Came into force on 26 April 1976 by signature, in accordance with article XVIII.

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, and vol. 958, p. 217.

international air services on the routes specified in the Annex hereto which shall form part of this Agreement. Such services and routes are hereafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, 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 Annex hereto, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

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

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

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

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require 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.

4. (a) Each Contracting Party shall have the rights to refuse to accept the designation of the airline or revoke the operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article II 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:

- (i) 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 the nationals of such Contracting Party; or
- (ii) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (iii) in case the airline otherwise fails to comply with the provisions of this Agreement.

(b) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 4 (a) 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. In such case consultations shall commence within a period of sixty days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

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

5. At any time after the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article have been complied with, the airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless a tariff

established in accordance with the provisions of Article V of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article IV. 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 had designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on 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 and the economics of through airline operation.

4. The capacity to be provided at the outset shall be agreed between both Contracting Parties before the agreed services are inaugurated; thereafter any changes in capacity to be provided shall be discussed and agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article V. 1. The tariffs on any of the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part or whole of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them, shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes and sectors thereof between the designated airlines concerned. The rate-fixing formula of the International Air Transport Association may, where possible, be made use of in determining the tariffs and the rates of agency commission referred to above. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. If the designated airlines cannot agree upon any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

4. If the aeronautical authorities cannot agree upon the approval of any tariff submitted to them under paragraph 2 of this Article or on the determination of any

tariff under paragraph 3, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XV of the present Agreement.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party [are] dissatisfied with it except under the provisions of Article XV of the present Agreement.

6. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article VI. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of transfer of excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with the foreign exchange regulations in force (if any) at the official bank rate of exchange.

Article VII. 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. Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage used or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties, inspection fees and other duties or taxes. 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 the aircraft of a designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services, shall be 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 airline engaged in the operation of international air services.

5. 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 not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by the national airline of the Contracting Party engaged in similar international air services.

Article VIII. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for

such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article IX. 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 or while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crews and cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be applicable to such passengers, crews and cargo arriving in or departing from the territory of that Contracting Party in aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

Article X. 1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves its rights, however, not to recognise as valid, for the purpose of flights in its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article XI. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause its designated airline to supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request:

- (i) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and capacity of the agreed services; and
- (ii) such periodic statements as may be reasonably required, relating to the traffic carried by its designated airline on services to, from or through the territories of that other Contracting Party, including information concerning the origin and destination of such traffic.

Article XII. 1. There shall be regular and frequent consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

2. Request for consultation between the aeronautical authorities may be made at any time by either Contracting Party and consultation shall begin within a period of sixty days from the receipt by one of the Contracting Parties of a request from the other Contracting Party stating the subject or subjects on which consultation is desired.

Article XIII. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of such request. If the amendment relates only to the Annex, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Annex, the agreed amendments on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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

Article XV. 1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement and its Annex, 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, the dispute shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within sixty days of the date of delivery by either Contracting Party to the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within thirty days after such period of sixty days. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator or if the third arbitrator is not agreed upon, the vacancies thereby created shall be filled by persons designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization on application by either Contracting Party.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, and each to pay a moiety of the expenses of the Arbitral Tribunal unless the Tribunal should decide otherwise.

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 of that Contracting Party or to the designated airline in default as the case may be.

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

Article XVII. The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article XIII shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XVIII. The present Agreement shall enter into force on the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by the Council of Ministers of the Socialist Republic of the Union of Burma and the Government of the Republic of Singapore, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at Rangoon this day 26th April 1976, in the English language.

For the Council of Ministers
of the Socialist Republic
of the Union of Burma:

Colonel KHIN OHN
Deputy Minister, Ministry of Transport
and Communications

For the Government
of the Republic of Singapore:

CHI OWYANG
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary

A N N E X

BURMESE ROUTE

Route to be operated in both directions by the designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma

<i>Point of origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point in Singapore</i>	<i>Points beyond</i>
Rangoon	Bangkok or Chiangmai Phnom Penh, Kuala Lumpur	Singapore	Jakarta Points in Australia to be agreed

NOTE 1. The designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at a point in the territory of the Socialist Republic of the Union of Burma.

NOTE 2. The designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma shall have the right to terminate its services in the territory of the Republic of Singapore.

SINGAPORE ROUTE

Route to be operated in both directions by the designated airline of the Republic of Singapore

<i>Point of origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point in Burma</i>	<i>Points beyond</i>
Singapore	Bangkok or Songkhla, one point in Malaysia, one point in Cambodia	Rangoon	Kathmandu, one point in India, one point in Bangladesh or Pakistan, two points in the Middle East, Bahrain, Athens, Rome, Frankfurt, Amsterdam, Lon- don and two other points in Europe

NOTE 1. The designated airline of the Republic of Singapore may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at a point in the territory of the Republic of Singapore.

NOTE 2. The designated airline of the Republic of Singapore shall have the right to terminate its services in the territory of the Socialist Republic of the Union of Burma.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE
CONSEIL DES MINISTRES DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
DE L'UNION BIRMANE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPU-
BLIQUE DE SINGAPOUR

Le Conseil des ministres de la République socialiste de l'Union birmane et le Gouvernement de la République de Singapour,

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

Et désireux de conclure un accord pour compléter ladite Convention, en vue de créer des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Aux fins du présent Accord et de son annexe, 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 et englobe toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté à la Convention ou à ses annexes en vertu des articles 90 et 94 de la Convention, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression «autorités aéronautiques» désigne, dans le cas de la République socialiste de l'Union birmane, le Département de l'aviation civile qui relève du Ministère des transports et des communications ou toute personne ou tout organisme habilités à remplir les fonctions présentement exercées par le Ministère des transports et des communications et, dans le cas de la République de Singapour, le Ministre des communications et toute personne ou tout organisme habilités à remplir les fonctions présentement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires;

c) L'expression «entreprise désignée» l'entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura notifiée par écrit à l'autre Partie contractante, conformément à l'article III du présent Accord, comme étant l'entreprise qu'elle a désignée pour exploiter les services aériens sur les routes indiquées dans la notification;

d) Le mot «territoire» désigne, pour chaque Etat, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat;

e) Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports aériens» et «escale non commerciale» ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

f) Le terme «annexe» signifie les tableaux de routes annexés au présent Accord ou modifiés conformément aux dispositions de son article XIII.

¹ Entré en vigueur le 26 avril 1976 par la signature, conformément à l'article XVIII.

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, et vol. 958, p. 217.

Article II. 1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord nécessaires pour établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à l'annexe au présent Accord qui fera partie du présent Accord. Ces services et ces routes sont respectivement dénommés ci-après les «services convenus» et les «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs de l'entreprise désignée par chaque Partie contractante auront le droit au cours de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c) D'y faire des escales aux points énumérés pour ces routes dans l'annexe au présent Accord en vue de débarquer et 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 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 III. 1. Chaque Partie contractante pourra désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise qui sera chargée d'exploiter 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 indu la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux.

4. a) Chaque Partie contractante pourra refuser d'accepter la désignation d'une entreprise ou retirer à une entreprise la permission d'exploitation ou suspendre l'exercice des droits visés à l'article II du présent Accord par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou imposer les conditions d'exercice de ces droits qu'elle jugera nécessaires :

- i) Dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci;
- ii) Lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante accordant ces droits; ou
- iii) Lorsque l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

b) Sauf nécessité urgente de prendre des mesures de révocation ou de suspension ou d'imposer les conditions mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 4 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. Dans ce cas les consultations commenceront dans un délai de 60 jours à compter de la date de demande de consultations présentée par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

c) Dans le cas où l'une des Parties contractantes prendrait des mesures en application du présent article, les droits de l'autre Partie contractante en vertu de l'article XV n'en seraient pas modifiés pour autant.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article une fois mises en application, l'entreprise aérienne ainsi désignée et autorisée pourra à tout moment commencer à exploiter les services convenus sous réserve qu'un service ne sera exploité que lorsqu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article V du présent Accord sera devenu applicable auxdits services.

Article IV. 1. Les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties contractantes jouiront d'un traitement juste et égal dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assurera l'entreprise désignée par chaque Partie contractante 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 raisonnable, une capacité correspondant à la demande de trafic actuelle et future, telle qu'on peut raisonnablement la prévoir — passager, marchandises et courrier — à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise. Pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués, le long des routes spécifiées, en des points situés sur le territoire d'Etats autres que l'Etat qui désigne l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic entre le pays d'origine et le pays de destination;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transport assurés par les entreprises des Etats de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation économique des services long-courriers.

4. La capacité qui doit être offerte au départ sera convenue entre les deux Parties contractantes avant que les services convenus soient inaugurés; ultérieurement, toutes modifications de la capacité qui doit être offerte seront débattues et convenues entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article V. 1. Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (par exemple, les normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises sur toute partie de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus, ainsi que les commissions d'agence, seront fixés si possible d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées pour chacune des routes spécifiées et chacun de leurs secteurs desdites routes. La formule de calcul des tarifs de l'Association internationale des transports aériens sera utilisée chaque fois que possible pour déterminer les tarifs et les commissions d'agence mentionnées ci-dessus. Les tarifs ainsi convenus devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre sur l'un quelconque de ces tarifs ou si pour toute autre raison il se révèle impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes d'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

4. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre pour approuver un des tarifs qui leur sont soumis en conformité du paragraphe 2 du présent article ou pour déterminer un tarif en conformité du paragraphe 3, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XV du présent Accord.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes le désapprouvent, sauf application des dispositions de l'article XV 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 conformément aux dispositions du présent article.

Article VI. Chaque Partie contractante accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer, conformément à la réglementation en vigueur concernant les changes (le cas échéant), au taux de change officiel approprié, les recettes en excédent des sommes déboursées localement qu'elle aura réalisées dans le territoire de la première Partie contractante à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier.

Article VII. 1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, sous réserve que cet équipement et ces approvisionnements demeurent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les carburants, lubrifiants, provisions de bord et matériels, pièces de rechange et l'équipement normal temporairement introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes pour être immédiatement ou après entreposage utilisés ou embarqués sur un aéronef d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou pour être réexportés du territoire de la première Partie contractante seront exemptés des droits de douane, frais d'inspection, et autres droits et taxes. Les matériels visés ci-dessus pourront être gardés sous supervision ou contrôle douanier.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les provisions de bord et les carburants et lubrifiants à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie. Dans ce cas, ils seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, mais ils seront placés sous la surveillance des autorités douanières de cette autre Partie jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière, conformément aux règlements douaniers.

4. Les carburants, lubrifiants, et pièces de rechange ainsi que l'équipement normal et les provisions de bord embarqués à bord d'un aéronef d'une entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés dans des services aériens internationaux bénéficieront de la part de la première Partie contractante, en ce qui concerne les droits de douane, les frais

d'inspection et autres taxes ou impositions similaires nationales ou locales, d'un traitement aussi favorable que celui qu'elle accorde à son entreprise nationale, exploitant des services aériens internationaux.

5. Les taxes que l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent imposer ou laisser imposer à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations lui appartenant ne seront pas plus élevées que celles qui seraient acquittées pour l'utilisation de ces aéroports et installations par l'entreprise de transports aériens nationale de la Partie contractante exploitant des services aériens internationaux similaires.

Article VIII. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct sur le territoire d'une Partie contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article IX. 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 aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et seront observés par ces aéronefs à l'entrée sur le territoire de la première Partie contractante ou à la sortie de celui-ci ou pendant qu'ils se trouvent sur ledit territoire.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des passagers, des équipages ou des marchandises des aéronefs, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée et de sortie, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, la santé et la quarantaine, seront applicables aux passagers, aux équipages et aux marchandises arrivant sur le territoire de la première Partie contractante ou quittant ce territoire à bord d'un aéronef de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

Article X. 1. Les certificats de navigabilité. Les certificats de compétence et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante seront reconnus par l'autre Partie contractante pendant leur période de validité.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour la navigation au-dessus de son territoire, les certificats de compétence et les licences délivrés à ses ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

Article XI. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante veilleront à ce que l'entreprise désignée de ladite Partie fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande :

- i) Les statistiques concernant le trafic qui peuvent être nécessaires aux fins d'étudier la fréquence et la capacité des services convenus; et
- ii) Les relevés périodiques qui peuvent être raisonnablement demandés au sujet du trafic assuré par l'entreprise désignée dans le cadre de services à destination ou en provenance des territoires de cette autre Partie contractante ou de survols de ces territoires, y compris des renseignements concernant l'origine et la destination de ce trafic.

Article XII. 1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes auront des consultations régulières et fréquentes afin d'assurer une étroite collaboration pour toutes les questions touchant l'exécution du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander que des consultations aient lieu entre leurs autorités aéronautiques, et ces consultations commenceront dans les 60 jours à compter de la réception par l'une des Parties contractantes d'une demande de l'autre Partie contractante indiquant l'objet des consultations souhaitées.

Article XIII. Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie en vue de modifier le présent Accord. Ces consultations commenceront dans les 60 jours de la date de la demande. Si la modification n'a trait qu'aux annexes, les consultations auront lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Lorsque ces autorités conviendront d'une nouvelle annexe ou d'une annexe révisée, les modifications décidées prendront effet une fois confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article XIV. Au cas où une convention générale multilatérale sur les transports aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de ladite convention.

Article XV. 1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et de son annexe, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie contractante en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers; ce troisième arbitre ne sera ressortissant ni de l'une ni de l'autre des Parties contractantes. Chaque Partie contractante nommera son arbitre dans les 60 jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre devra être désigné dans les 30 jours qui suivront cette période de 60 jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre ou si les Parties contractantes ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du troisième arbitre, chacune des Parties contractantes pourra prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article et à prendre chacune à sa charge la moitié des dépenses du tribunal arbitral, à moins que le tribunal n'en décide autrement.

4. Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise qu'elle aura désignée ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer tous les droits et privilèges qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en faute ou à l'entreprise désignée de cette Partie contractante ou à l'entreprise désignée en faute, selon le cas.

Article XVI. Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. Une copie de cette notification sera envoyée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une telle notification est donnée, le présent Accord prendra fin six mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que d'un commun accord entre les Parties contractantes cette notification ne soit retirée avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante omet d'en ac-

cuser réception, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XVII. Le présent Accord et tout échange de notes visé à l'article XIII seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XVIII. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de signature.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par le Conseil des ministres de la République socialiste de l'Union birmane et le Gouvernement de la République de Singapour, ont signé le présent Accord.

FAIT à Rangoon, le 26 avril 1976, en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour le Conseil des ministres
de la République socialiste
de l'Union birmane :
Le Ministre délégué,
Ministère des transports
et des communications,
Colonel KHIN OHN

Pour le Gouvernement
de la République de Singapour :

L'Ambassadeur extraordinaire
et plénipotentiaire,
CHI OWYANG

A N N E X E

ROUTE BIRMANE

Route à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée par la République socialiste de l'Union birmane

<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de destination à Singapour</i>	<i>Points au-delà</i>
Rangoon	Bangkok ou Chiangmai Phnom Penh Kuala Lumpur	Singapour	Djakarta Points en Australie à convenir

NOTE 1. L'entreprise désignée par la Birmanie pourra lors de tout vol omettre de faire escale à l'un quelconque des points ci-dessus à condition que les services convenus sur cette route aient leur tête de ligne en territoire birman.

NOTE 2. L'entreprise désignée de la Birmanie pourra terminer ses services sur le territoire de Singapour.

ROUTE DE SINGAPOUR

Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée par la République de Singapour

<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de destination en Birmanie</i>	<i>Points au-delà</i>
Singapour	Bangkok ou Songkhla, un point en Malaisie, un point au Cambodge	Rangoon	Katmandou, un point en Inde, un point au Bangladesh ou au Pakistan, deux points au Moyen- Orient, Bahrein, Athènes, Rome, Francfort, Amster- dam, Londres et deux autres points en Europe

NOTE 1. L'entreprise désignée par la République de Singapour pourra lors de tout vol omettre de faire escale à l'un quelconque des points ci-dessus, à condition que les services convenus sur cette route aient leur tête de ligne en territoire de la République de Singapour.

NOTE 2. L'entreprise désignée de la République de Singapour pourra terminer ses services sur le territoire de la République socialiste de l'Union birmane.

No. 15795

**BURMA
and
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rangoon
on 9 December 1976**

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

**BIRMANIE
et
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Rangoon le 9 décembre 1976**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet
1977.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE COUNCIL OF MINISTERS OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF THE UNION OF BURMA AND THE GOVERNMENT OF THE GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

The Council of Ministers of the Socialist Republic of the Union of Burma and the Government of the German Democratic Republic,

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

Have agreed as follows:

Article I. For the purpose of the present Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

(a) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the Socialist Republic of the Union of Burma, the Department of Civil Aviation of the Ministry of Transport and Communications and, in the case of the German Democratic Republic, the General Administration of Civil Aviation of the Ministry of Transport or, in both cases, any person or agency authorised to perform the functions exercised at present by the said authorities;

(b) 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 III of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;

(c) the term “territory” in relation to a State means the land and water areas and the territorial waters adjacent thereto as well as the air space above under the sovereignty of that State;

(d) the term “air service” means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

(e) the term “international air service” means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

(f) the term “agreed services on the specified routes” means the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement;

(g) the term “stop for non-traffic purposes” means a landing for any purposes other than taking on or discharging passengers, cargo and mail;

(h) the term “capacity” in relation to an aircraft shall mean the available payload of that aircraft available on the route or section of a route; and

(i) the term “capacity” in relation to “agreed service” shall mean 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.

Article II. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto which shall form part of this Agreement.

¹ Came into force on 9 December 1976 by signature, in accordance with article 20.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following privileges:

- (a) to fly without landing to and from third States 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 Annex hereto, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

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

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

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

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require 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.

4. (a) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of the airline or revoke the operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article II 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:

- (i) 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 the nationals of such Contracting Party; or
- (ii) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (iii) in case the airline otherwise fails to comply with the provisions of this Agreement.

(b) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 4 (a) 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. In such case consultations shall commence within a period of sixty days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

5. At any time after the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article have been complied with, the airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article V of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article IV. 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 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 routes.

3. The agreed services provided by the designated airline 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 had designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements between the country of origin and the country of destination;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements and the economic[s] of through airline operation.

4. The capacity to be provided at the outset shall be agreed between both Contracting Parties before the agreed services are inaugurated; thereafter any changes in capacity to be provided shall be discussed and agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article V. 1. The tariffs on any of the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part or whole of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them, shall be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned who will take into consideration the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the route or similar routes. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. If the designated airlines cannot agree upon any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

4. If the aeronautical authorities cannot agree upon the approval of any tariff submitted to them under paragraph 2 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 3, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XVII of the present Agreement.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party [are] dissatisfied with it except under the provisions of Article XVII of the present Agreement.

6. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article VI. 1. The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, for the purpose of their approval, as early as possible, but not later than thirty days prior to the inauguration of the agreed services on the specified routes, the time-tables, the types of aircraft to be used with their nationality and registration marks as well as any other necessary information related to the operation of such services.

2. Flights to be operated in addition to the agreed time-table shall be applied for in accordance with the respective provisions in force in the States of the Contracting Parties.

Article VII. The aircraft of the designated airlines, when flying within the territory of the State of the other Contracting Party, shall bear their nationality and registration marks.

Article VIII. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of transfer of excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with the foreign exchange regulations in force at the official bank rate of exchange.

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

2. Aircraft as well as supplies of fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) which are retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party or which are temporarily stored in the territory of the other Contracting Party for maintenance, repairs or supplementation of necessary supplies and are taken again on board the aircraft 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 and articles so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. Those goods and articles 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 not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by the national airline of the Contracting Party engaged in similar international air services.

Article X. 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 or while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crews and cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be applicable to such passengers, crews and cargo arriving in or departing from the territory of that Contracting Party in aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

Article XI. 1. Each Contracting Party grants the airline of the other Contracting Party the right to have representatives and their assistants in the territory of the said Contracting Party. These representatives, their assistants and employees shall be nationals of either of the Contracting Parties.

2. Members of the crew of aircraft of the airline designated by the Contracting Parties shall be nationals of the Contracting Party concerned or nationals of any other State to be agreed by both the Contracting Parties.

Article XII. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause its designated airline to supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and capacity of the agreed services.

Article XIII. 1. In the event of a forced landing or other accident affecting an aircraft of the airline designated by one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the event has occurred shall without delay inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the particulars and circumstances of the occurrence and give any assistance that may be necessary to the crew and passengers.

2. The assistance which one Contracting Party accords to the aircraft in distress of the other Contracting Party shall also be rendered to the extent possible, if the aircraft is outside the territory of that Contracting Party, but within its flight information region.

3. If a forced landing or other accident results in the death of, or serious injury to, any person, or substantial damage to an aircraft, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the event has occurred shall in addition:

- (a) ensure the protection of evidence and the safe custody of the aircraft and its contents, including mail, luggage and cargo;
- (b) grant immediate access to the aircraft to accredited representatives of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and to the accredited representatives of the airline whose aircraft is involved;
- (c) conduct an inquiry into the circumstances of the occurrence;
- (d) grant the aeronautical authorities of the other Contracting Party full facilities to be represented at the inquiry;

- (e) if so requested by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, leave the aircraft and its contents undisturbed (so far as is reasonably practicable) pending their inspection by a representative of those authorities;
- (f) release the aircraft and its contents as soon as these are no longer necessary for the inquiry; and
- (g) send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

Article XIV. 1. If required, consultations will be held between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in a spirit of close co-operation with a view to ensuring equal application of the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

2. Requests for consultation between the aeronautical authorities may be made at any time by either Contracting Party and consultation shall begin within a period of sixty days from the receipt by one of the Contracting Parties of a request from the other Contracting Party stating the subject or subjects on which consultation is desired.

Article XV. Either Contracting Party may at any time request consultation with the Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of such request. If the amendment relates only to the Annex, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Annex, the agreed amendments on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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

Article XVII. 1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall endeavour to settle it by direct negotiations between their aeronautical authorities.

2. If the dispute cannot be settled in accordance with paragraph 1, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall refer the dispute to the Council of Ministers of the Socialist Republic of the Union of Burma and the Government of the German Democratic Republic for settlement through diplomatic channels.

3. Until this dispute will have been settled through diplomatic channels, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall continue to comply with the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

Article XVIII. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party if it desires to terminate the present Agreement. 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.

Article XIX. The present Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XX. The present Agreement and its Annex shall enter into force on the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by the Council of Ministers of the Socialist Republic of the Union of Burma and the Government of the German Democratic Republic, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at Rangoon this day the 9th December 1976, in the English language.

For the Council of Ministers
of the Socialist Republic
of the Union of Burma:

Colonel KHIN OHN
Deputy Minister
Ministry of Transport
and Communications

For the Government
of the German Democratic Republic:

SIEGFRIED KUEHNEL
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary

A N N E X

BURMESE ROUTES

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma

<i>Point of origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point in German Democratic Republic</i>	<i>Points beyond</i>
1. Rangoon	Dacca Calcutta or Delhi Kathmandu Karachi or Rawalpindi Tashkent Moscow	Berlin- Schoenefeld	A point in Europe to be agreed
2. Rangoon	Dacca, Calcutta or Delhi Kathmandu Karachi or Rawalpindi Baghdad Sofia	Berlin- Schoenefeld	A point in Europe to be agreed

NOTE 1. The designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma shall enjoy the privilege of carrying commercial traffic from Rangoon to Berlin-Schoenefeld and from Berlin-Schoenefeld to Rangoon.

NOTE 2. The designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma shall not enjoy the privilege of carrying commercial traffic from points in the territories of third countries to Berlin-Schoenefeld and from Berlin-Schoenefeld to such points.

However, the designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma shall be permitted, on a temporary basis, the privilege of carrying commercial traffic from certain points in the territories of the third countries to Berlin-Schoenefeld and from Berlin-Schoenefeld to such points by the aeronautical authorities of the German Democratic Republic.

The validity of such permission shall cease automatically from the date the designated airline of the German Democratic Republic commences operating to and from such points.

NOTE 3. The designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma may omit calling at any one or more points on the specified routes on any or all flights. It shall also have the right to terminate its services in the territory of the German Democratic Republic.

GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC ROUTES

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the German Democratic Republic

<i>Point of origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point in the Socialist Republic of the Union of Burma</i>	<i>Points beyond</i>
1. Berlin- Schoenefeld	Moscow Tashkent Karachi Bombay or Delhi Dacca	Rangoon	Hanoi
2. Berlin- Schoenefeld	Sofia Baghdad Karachi Bombay or Delhi Dacca	Rangoon	Hanoi

NOTE 1. The designated airline of the German Democratic Republic shall enjoy the privilege of carrying commercial traffic from Berlin-Schoenefeld to Rangoon and from Rangoon to Berlin-Schoenefeld.

NOTE 2. The designated airline of the German Democratic Republic shall not enjoy the privilege of carrying commercial traffic from points in the territories of third countries to Rangoon and from Rangoon to such points.

However, the designated airline of the German Democratic Republic shall be permitted, on a temporary basis, the privilege of carrying commercial traffic from certain points in the territories of the third countries to Rangoon and from Rangoon to such points by the aeronautical authorities of the Socialist Republic of the Union of Burma.

The validity of such permission shall cease automatically from the date the designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma commences operating to and from such points.

NOTE 3. The designated airline of the German Democratic Republic may omit calling at any one or more points on the specified routes on any or all flights. It shall also have the right to terminate its services in the territory of the Socialist Republic of the Union of Burma.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE
CONSEIL DES MINISTRES DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
DE L'UNION BIRMANE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPU-
BLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE

Le Conseil des Ministres de la République socialiste de l'Union birmane et le Gouvernement de la République démocratique allemande,

Désireux de conclure un 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. Au fins du présent Accord et de son annexe, sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression «autorités aéronautiques» désigne, dans le cas de la République socialiste de l'Union birmane, le Département de l'aviation civile qui relève du Ministère des transports et des communications et, dans le cas de la République démocratique allemande, l'Administration générale de l'aviation civile qui relève du Ministère des transports et, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilités à remplir les fonctions présentement exercées par lesdites autorités;

b) L'expression «entreprise désignée» désigne l'entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura notifiée par écrit à l'autre Partie Contractante, conformément à l'article III du présent Accord, comme étant l'entreprise qu'elle a désignée pour exploiter les services aériens sur les routes indiquées dans la notification;

c) Le mot «territoire» désigne, pour chaque Etat, les régions terrestres et maritimes et les eaux territoriales y adjacentes ainsi que l'espace aérien placés sous la souveraineté de cet Etat;

d) L'expression «service aérien» s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs destinés au transport public de passagers, de courriers ou de marchandises;

e) L'expression «service aérien international» s'entend d'un service aérien qui traverse l'espace aérien de deux ou de plus de deux Etats;

f) L'expression «services convenus sur les routes spécifiées» s'entend des services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord;

g) L'expression «escale non commerciale» s'entend d'une escale ayant un objet autre que celui d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier;

h) Le terme «capacité», appliqué à un aéronef, s'entend de la charge payante de l'aéronef sur une route ou une section de route donnée; et

i) 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 une section de route données.

¹ Entré en vigueur le 9 décembre 1976 par la signature, conformément à l'article 20.

Article II. 1. Chacune des Parties Contractantes accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord nécessaires pour établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à l'annexe au présent Accord qui fera partie du présent Accord. Ces services et ces routes sont respectivement dénommés ci-après les «services convenus» et les «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs de l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante auront le droit, au cours de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y faire escale;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c) D'y faire des escales aux points énumérés pour ces routes dans l'annexe au présent Accord en vue de débarquer et 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 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 III. 1. Chaque Partie Contractante pourra désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise qui sera chargée d'exploiter 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 indu la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux.

4. a) Chaque Partie Contractante pourra refuser d'accepter la désignation d'une entreprise ou retirer à une entreprise la permission d'exploitation ou suspendre l'exercice des droits visés à l'article II du présent Accord par une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, ou imposer les conditions d'exercice de ces droits qu'elle jugera nécessaires :

- i) Dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci;
- ii) Lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante accordant ces droits; ou
- iii) Lorsque l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord;

b) Sauf nécessité urgente de prendre des mesures de révocation ou de suspension ou d'imposer les conditions mentionnées à l'alinéa a du paragraphe 4 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. Dans ce cas, les consultations commenceront dans un délai de 60 jours à compter de la date de demande de consultations présentée par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article une fois mises en application, l'entreprise aérienne ainsi désignée et autorisée pourra à tout moment commencer à exploiter les services convenus sous réserve qu'un service ne sera exploité que lorsqu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article V du présent Accord sera devenu applicable auxdits services.

Article IV. 1. Les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties contractantes jouiront d'un traitement juste et égal dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assurera l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante 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 raisonnable, une capacité correspondant à la demande de trafic actuelle et future, telle qu'on peut raisonnablement la prévoir — passagers, marchandises et courrier — à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise. Pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués le long des routes spécifiées, en des points situés sur le territoire d'Etats autres que l'Etat qui désigne l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic entre le pays d'origine et le pays de destination;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transport assurés par les entreprises des Etats de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation économique des services long-courriers.

4. La capacité qui doit être offerte au départ sera convenue entre les deux Parties contractantes avant que les services convenus soient inaugurés; ultérieurement, toutes modifications de la capacité qui doit être offerte seront débattues et convenues entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article V. 1. Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (par exemple, les normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises sur toute partie de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus, ainsi que les commissions d'agence, seront fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées pour chacune des routes spécifiées; les entreprises devront prendre en considération les tarifs des autres entreprises exploitant des services sur tout ou partie de la route ou de routes similaires. Les tarifs ainsi convenus devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre ou si pour toute autre raison il se révèle impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

4. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre pour approuver un des tarifs qui leur sont soumis en conformité du paragraphe 2 du présent article ou pour déterminer un tarif en conformité du paragraphe 3, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XVII du présent Accord.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes le désapprouvent, sauf application des dispositions du paragraphe 3 de l'article XVII 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 conformément aux dispositions du présent article.

Article VI. 1. Les entreprises désignées soumettront le plus tôt possible, mais au plus tard 30 jours avant l'inauguration des services convenus sur les routes spécifiées, à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les horaires desdits services, les types d'aéronef qui les assureront avec leur nationalité ainsi que leur marque d'immatriculation et tous autres renseignements relatifs à l'exploitation desdits services.

2. Les vols devant être effectués en sus de l'horaire convenu feront l'objet d'une demande conformément aux dispositions en vigueur dans les Etats des Parties contractantes.

Article VII. Les aéronefs des entreprises désignées survolant le territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante porteront leurs marques de nationalité et d'immatriculation.

Article VIII. Chaque Partie contractante accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer, conformément à la réglementation en vigueur concernant les changes (le cas échéant), au taux de change officiel approprié, les recettes en excédent des sommes déboursées localement qu'elle aura réalisées dans le territoire de la première Partie contractante à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier.

Article IX. 1. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord d'un aéronef sur ce territoire par l'autre Partie contractante ou pour son compte, ou par l'entreprise désignée par elle ou pour son compte, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs ou dans les aéronefs de cette entreprise désignée bénéficieront de la part de la première Partie contractante, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et autres taxes ou impositions similaires nationales ou locales, d'un traitement aussi favorable que celui qu'elle accorde à son entreprise nationale exploitant des services aériens internationaux. En aucun cas l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne bénéficiera d'un traitement moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises aériennes de pays tiers exploitant des services aériens internationaux à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante.

2. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) restant à bord des aéronefs de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ou entreposés temporairement sur le territoire de l'autre Partie contractante pour entretien, réparation ou pour compléter les provisions nécessaires

et qui sont réembarqués seront exempts sur le territoire de l'autre Partie contractante des droits de douane, des frais d'inspection ou taxes ou impositions similaires, même s'ils sont employés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus du territoire. Les marchandises et articles ainsi exemptés ne peuvent être débarqués qu'avec l'approbation des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Les marchandises et articles qui doivent être réexportés seront gardés en entrepôt jusqu'à la réexportation sous contrôle douanier.

3. Les taxes que l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent imposer ou laisser imposer à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations lui appartenant ne seront pas plus élevées que celles qui seraient acquittées pour l'utilisation de ces aéroports et installations par l'entreprise de transports aériens nationale de la Partie contractante des services aériens internationaux similaires.

Article X. 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 aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et seront observés par ces aéronefs à l'entrée sur le territoire de la première Partie contractante ou à la sortie de celui-ci ou pendant qu'ils se trouvent sur ledit territoire.

2. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante l'entrée ou la sortie des passagers, des équipages et des marchandises, en particulier les règlements relatifs aux formalités de passeports, de douane, de change, de santé et de quarantaine, seront applicables, lors de l'entrée sur le territoire de cette Partie contractante ou de la sortie, aux passagers, équipages ou marchandises des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie.

Article XI. 1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise aérienne de l'autre Partie contractante le droit d'avoir des représentants et leurs assistants sur son territoire. Ces représentants et assistants seront des ressortissants de la Partie intéressée.

2. Les membres des équipages des aéronefs de l'entreprise désignée par chaque Partie contractante devront être des ressortissants de la Partie intéressée ou des ressortissants de tout autre pays agréé par les deux Parties intéressées.

Article XII. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande les relevés statistiques dont elles auront besoin pour examiner la fréquence et la capacité des services convenus.

Article XIII. 1. En cas d'atterrissage forcé ou autre accident survenu à un aéronef de l'entreprise désignée par des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante, les autorités aéronautiques aviseront immédiatement la première Partie des causes et des circonstances de l'accident, et accorderont toute l'aide nécessaire aux membres de l'équipage et aux passagers qui auront souffert de l'accident.

2. L'aide qu'une Partie contractante accorde à l'aéronef en détresse de l'autre Partie sera également accordée dans la mesure du possible à cet aéronef si celui-ci se trouve en dehors du territoire de ladite Partie contractante mais à l'intérieur de la zone couverte par ses services d'information de vol.

3. Si au cours d'un atterrissage forcé ou d'un autre accident une personne trouve la mort ou est grièvement blessée ou si l'aéronef est gravement endommagé,

les autorités aéronautiques de la Partie contractante du territoire sur lequel s'est produit l'accident devront en outre :

- a) Assurer la garde de l'aéronef accidenté et de son contenu, y compris le courrier, les bagages et le fret, et assurer la conservation des preuves;
- b) Permettre l'accès immédiat à l'aéronef aux représentants accrédités des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et aux représentants accrédités de l'entreprise à laquelle appartient l'aéronef;
- c) Enquêter sur les circonstances de l'accident;
- d) Donner aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante toutes les facilités pour être représentées à l'enquête;
- e) Sur demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, laisser en état l'aéronef et son contenu (dans la mesure du raisonnable) jusqu'à leur examen par un représentant de ces autorités;
- f) Ne pas retenir l'aéronef et son contenu plus longtemps qu'il n'est nécessaire aux fins d'enquête; et
- g) Communiquer, dès qu'ils seront disponibles, les résultats de l'enquête aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article XIV. 1. En cas de besoin, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront dans un esprit d'étroite coopération en vue d'assurer l'égale application des dispositions du présent Accord et de l'annexe qui y est jointe.

2. Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander que des consultations aient lieu entre leurs autorités aéronautiques, et ces consultations commenceront dans les 60 jours à compter de la réception par l'une des Parties contractantes d'une demande de l'autre Partie contractante indiquant l'objet des consultations souhaitées.

Article XV. Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie en vue de modifier le présent Accord. Ces consultations commenceront dans les 60 jours de la date de réception de la demande. Si la modification n'a trait qu'à l'annexe les consultations auront lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Lorsque ces autorités conviendront d'une nouvelle annexe ou d'une annexe révisée, les modifications prendront effet une fois confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article XVI. Au cas où une convention générale multilatérale sur les transports aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de ladite convention.

Article XVII. 1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et de son annexe, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre leurs autorités aéronautiques.

2. Si le différend ne peut être réglé conformément au paragraphe 1, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes renverront le différend devant le Conseil des ministres de la République socialiste de l'Union birmane et le Gouvernement de la République démocratique allemande pour règlement par la voie diplomatique.

3. Les autorités aéronautiques continueront de se conformer aux dispositions du présent Accord et à son annexe jusqu'à ce que ce différend ait été réglé par la voie diplomatique.

Article XVIII. Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son intention de mettre fin au présent Accord. Si une telle notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante.

Article XIX. Le présent Accord et son annexe seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XX. Le présent Accord et son annexe entreront en vigueur à la date de signature.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par le Conseil des ministres de la République socialiste de l'Union birmane et le Gouvernement de la République démocratique allemande, ont signé le présent Accord.

FAIT à Rangoon, le 9 décembre 1976, en double exemplaire, en langue anglaise.

<p>Pour le Conseil des ministres de la République socialiste de l'Union birmane :</p> <p>Le Ministre délégué des transports et des communications, Colonel KHIN OHN</p>	<p>Pour le Gouvernement de la République démocratique allemande :</p> <p>L'Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, SIEGFRIED KUEHNEL</p>
--	---

A N N E X E

ROUTES BIRMANES

Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée par la République socialiste de l'Union birmane

<i>Point d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en République démocratique allemande</i>	<i>Points au-delà</i>
1. Rangoon	Dacca Calcutta ou Delhi Katmandou Karachi ou Rawalpindi Tachkent Moscou	Berlin- Schoenefeld	Un point en Europe à convenir
2. Rangoon	Dacca, Calcutta ou Delhi Katmandou Karachi ou Rawalpindi Bagdad Sofia	Berlin- Schoenefeld	Un point en Europe à convenir

NOTE 1. L'entreprise désignée par la République socialiste de l'Union birmane sera autorisée à assurer un trafic commercial de Rangoon à Berlin-Schoenefeld et de Berlin-Schoenefeld à Rangoon.

NOTE 2. L'entreprise aéronautique désignée par la République socialiste de l'Union birmane ne sera pas autorisée à assurer de trafic commercial à partir de points situés sur le territoire de pays tiers jusqu'à Berlin-Schoenefeld ni à partir de Berlin-Schoenefeld jusqu'à ces points.

L'entreprise désignée par la République socialiste de l'Union birmane sera autorisée à titre temporaire à assurer un trafic commercial de certains points situés sur le territoire de pays tiers jusqu'à Berlin-Schoenefeld et de Berlin-Schoenefeld à ces points par les autorités aéronautiques de la République démocratique allemande.

Cette autorisation prendra fin automatiquement à la date où l'entreprise désignée par la République démocratique allemande commencera à opérer à destination et à partir de ces points.

NOTE 3. L'entreprise désignée par la République socialiste de l'Union birmane pourra lors de tout vol omettre de faire escale à l'un quelconque des points ci-dessus. Elle aura également le droit de mettre fin à ses services sur le territoire de la République démocratique allemande.

ROUTES DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE

Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise aéronautique désignée par la République démocratique allemande

<i>Point d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en République socialiste de l'Union birmane</i>	<i>Points au-delà</i>
1. Berlin-Schoenefeld	Moscou Tachkent Karachi Bombay ou Delhi Dacca	Rangoon	Hanoi
2. Berlin-Schoenefeld	Sofia Bagdad Karachi Bombay ou Delhi Dacca	Rangoon	Hanoi

NOTE 1. L'entreprise désignée par la République démocratique allemande pourra assurer un trafic commercial de Berlin-Schoenefeld à Rangoon et de Rangoon à Berlin-Schoenefeld.

NOTE 2. L'entreprise désignée par la République démocratique allemande ne pourra pas assurer de trafic commercial à partir de points situés sur le territoire de pays tiers jusqu'à Rangoon ni à partir de Rangoon jusqu'à ces points.

L'entreprise désignée par la République démocratique allemande sera toutefois autorisée à titre temporaire à assurer un trafic commercial à partir de certains points situés sur le territoire de pays tiers jusqu'à Rangoon et de Rangoon à ces points par les autorités aéronautiques de la République socialiste de l'Union birmane.

Cette autorisation prendra fin automatiquement à la date où l'entreprise désignée par la République socialiste de l'Union birmane commencera à opérer à destination et à partir de ces points.

NOTE 3. L'entreprise désignée par la République démocratique allemande pourra lors de tout vol omettre de faire escale à l'un quelconque des points ci-dessus. Elle aura également le droit de mettre fin à ses services sur le territoire de la République socialiste de l'Union birmane.

No. 15796

**JAMAICA
and
SWEDEN**

Air Transport Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex and exchange of letters). Signed at Montego Bay on 13 October 1976

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

**JAMAÏQUE
et
SUÈDE**

Accord relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà (avec annexe et échange de lettres). Signé à Montego Bay le 13 octobre 1976

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet 1977.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN AND THE GOVERNMENT OF JAMAICA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of Jamaica,
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,

Desiring to develop co-operation in the field of international air transport, and
Desiring to conclude an Agreement, in conformity with the said Convention, for the purpose of promoting air services between and beyond their respective territories;
Have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

For the purpose of the present Agreement and its Annex 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 thereto so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;

b. the term “aeronautical authorities” means, in the case of Jamaica, the Minister responsible for Civil Aviation, the Air Transport Licensing Board, and in the case of the Government of Sweden the Board of Civil Aviation or, in both cases, any person or agency authorised to perform the functions presently exercised by those authorities;

c. the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;

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

e. the term “air service” means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

f. the term “international air service” means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

g. the term “airline” means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

h. the term “stop for non-traffic purposes” means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;

i. 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 13 October 1976 by signature, 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, and vol. 958, p. 217.

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;

j. the term “Annex to this Agreement” means the Route Lists attached to the present Agreement and any Clauses or Notes appearing in such Annex and relating to the routes.

Article 2. TRAFFIC RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the designated airline:

- 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 to this Agreement for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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 Contracting Party.

Article 3. DESIGNATION OF AIRLINE AND OPERATING AUTHORISATION

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

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

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

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

5. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article 4. REVOCATION, SUSPENSION AND IMPOSITION OF CONDITIONS

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

- a.* in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the said airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

- b. in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or
- c. in case the said airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for under 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 5. COMPLIANCE WITH 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 as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

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

Article 6. CERTIFICATES AND LICENCES

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

2. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognise for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 7. RATE OF CHARGES

The charges imposed by either Contracting Party for the use of airports and air navigation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those that would be paid by its national aircraft operating similar international air services.

Article 8. EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

- a. aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the 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 repair of aircraft 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 9. STORAGE OF AIRBORNE EQUIPMENT AND SUPPLIES

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

Article 10. CAPACITY PROVISIONS

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

2. The designated airline of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the points on the specified routes.

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

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

Article 11. ESTABLISHMENT OF TARIFFS

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 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, and such Agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced subject to the agreement of the said authorities. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

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 agreement the dispute shall be submitted to arbitration as provided for in Article 15 hereafter.

6. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff is established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months from the date on which it would otherwise have expired, whether by disapproval or in any other circumstances.

Article 12. FINANCIAL PROVISIONS

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

Article 13. EXCHANGE OF STATISTICS

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply the other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the amount of traffic carried on the agreed services as may be reasonably required.

Article 14. CONSULTATION

(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 the present Agreement and the Annex and shall 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 receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 15. 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 at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

Article 16. AMENDMENTS

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an Exchange of Diplomatic Notes.

2. Modifications to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 17. REGISTRATIONS

The present Agreement, the Annex and modifications thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18. CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

The present Agreement and the Annex shall be amended by an Exchange of Notes between the Contracting Parties so as to conform with any multilateral agreement which may become binding on them.

Article 19. TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party through diplomatic channels of its decision to terminate the present Agreement; such notification shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless it is withdrawn by mutual agreement before this period expires.

3. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notification shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organization received the notice.

Article 20. ENTRY INTO FORCE

The present Agreement shall come into force on the date of signature.

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

DONE in duplicate at Montego Bay, Jamaica this 13th day of October, 1976.

For the Government of the Kingdom of Sweden:

[Signed]

SVEN JULIN

For the Government of Jamaica:

[Signed]

ERIC O. BELL

A N N E X

LIST OF ROUTES

Section I

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

Points in Jamaica — points in Sweden

Section II

Routes on which air services may be operated in both directions by the designated airline of Sweden:

Points in Sweden — points in Jamaica

Section III

Stops may be made by the designated airline of one Contracting Party at points outside the territory of the other Contracting Party, and such stops shall not be regarded as constituting a modification of the Annex. However, no traffic rights can be enjoyed by said airline between such stops and the territory of the other Contracting Party.

Section IV

The designated airlines of the two parties shall consult with each other with regard to the modalities of the services operated under this Annex.

EXCHANGE OF LETTERS

I

13th October, 1976

Dear Sir,

With reference to the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of Jamaica signed today, I have the honour to inform you that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of Sweden designate AB Aerotransport (ABA) to operate the routes specified in the Annex 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 A/S (DNL) and Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) under the name 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.

Yours sincerely,

SVEN JULIN
for the Government of Sweden

Hon. Eric O. Bell
Minister of Public Utilities and Transport
Jamaica

II

13th October, 1976

Dear Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date, relating to the Air Transport Agreement between the Government of Jamaica and the Government of the Kingdom of Sweden signed today.

The Government of Jamaica confirms the following understanding reached in the course of the negotiations preceding the signature of the Agreement:

[See letter I]

Yours sincerely,

ERIC O. BELL
for the Government of Jamaica

Mr. Sven Julin
Ministry of Foreign Affairs
Sweden

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA JAMAÏQUE RELATIF AUX
SERVICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX
PAYS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement de la Jamaïque,
Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Ac-
cord relatif au transit des services aériens internationaux¹ ouverts à la signature à
Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de développer la coopération dans le domaine des transports aériens
internationaux,

Désireux de conclure un accord, en conformité avec ladite Convention, en vue
d'établir des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et de son annexe, et sauf indication contraire du
contexte :

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 aux termes de l'article 90 de ladite Convention et tout amende-
ment apporté aux annexes ou à la Convention aux termes des articles 90 et 94 de la
Convention dans la mesure où ces annexes et amendements sont devenus effectifs
pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par elles;

b. L'expression « autorités aéronautiques » signifie, dans le cas de la Jamaïque,
le Ministre chargé de l'aviation civile, l'Air Transport Licensing Board et, dans le cas
du Royaume de Suède, le Conseil de l'aviation civile ou, dans l'un et l'autre cas, toute
personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions exercées par lesdites
autorités;

c. L'expression « entreprise désignée » s'entend de toute entreprise de trans-
ports aériens qui aura été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent
Accord;

d. Le terme « territoire », en ce qui concerne un Etat, désigne les étendues ter-
restres placées sous la souveraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat, ainsi que
les eaux territoriales y adjacentes;

e. L'expression « service aérien » désigne tout service assuré régulièrement par
des aéronefs affectés au transport public de voyageurs, de courrier ou de marchan-
dises;

f. L'expression « service aérien international » désigne un service aérien qui sur-
vole le territoire de plus d'un Etat;

¹ Entré en vigueur le 13 octobre 1976 par la signature, 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, et vol. 958, p. 217.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

g. Le terme «entreprise» s'entend de toute entreprise de transports aériens offrant ou exploitant un service aérien international;

h. «Escale non commerciale» signifie une escale n'ayant pour objet ni l'embarquement ni le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier;

i. Le terme «tarif» signifie le prix perçu pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises et les conditions dans lesquelles il est appliqué, y compris les commissions perçues et les conditions imposées par les agences et autres services auxiliaires, mais non compris les paiements et les conditions concernant le transport du courrier;

j. Le terme «annexe au présent Accord» désigne les tableaux de routes joints au présent Accord et toute clause ou note figurant dans ladite annexe et relative à ces routes.

Article 2. DROITS DE CIRCULATION

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise désignée :

- a.* Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b.* Faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c.* Y faire escale aux points de ladite route indiqués dans le tableau de routes en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

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. DÉSIGNATION DE L'ENTREPRISE ET PERMISSION D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante pourra désigner, par un échange de notes diplomatiques, à l'autre Partie une entreprise qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et raisonnablement, en conformité des dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante pourra refuser d'accorder la permission d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou soumettre l'exercice par l'entreprise désignée des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Toute entreprise, une fois désignée et autorisée, pourra à tout moment commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif fixé conformément à l'article 11 du présent Accord leur soit applicable.

Article 4. RETRAIT, SUSPENSION ET IMPOSITION DE CONDITIONS

1. Chaque Partie contractante pourra retirer une autorisation d'exploitation, suspendre l'exercice par l'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 :

- a. Dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou
- b. Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits; ou
- c. Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité immédiate de prendre des mesures de retrait ou de suspension ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 5. RESPECT DES LOIS ET RÈGLEMENTS

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 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 par l'autre Partie contractante de la même manière qu'ils s'appliquent aux siens et seront respectés par ces aéronefs lors de leur entrée et de leur sortie du territoire de la première Partie contractante, de même que pendant leur séjour sur ledit territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes, relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des passagers, équipages, courrier ou marchandises transportés par les aéronefs, tels que ceux qui visent les formalités d'admission, de congé et d'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, courrier ou marchandises de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et seront respectés par eux ou en leur nom, lors de l'entrée ou de la sortie du territoire de la première Partie contractante ou du séjour sur ledit territoire.

Article 6. CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des routes et des services définis dans le présent Accord, sous réserve que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces certificats ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales qui pourraient être établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 7. TAXES D'UTILISATION

Les taxes imposées par l'une quelconque des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et des autres installations et services par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevées que les droits que paieraient ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Article 8. EXEMPTION DE DROITS DE DOUANE ET AUTRES

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, étant entendu que cet équipement et ces approvisionnements demeureront à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou consommés au-dessus dudit territoire.

2. Seront exemptés des mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des taxes correspondant à une prestation de 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 ladite Partie, pour être consommées à bord d'aéronefs quittant le territoire en service international pour l'autre Partie;
- b. Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la réparation des aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée par l'autre Partie;
- c. Les carburants et les lubrifiants destinés à l'approvisionnement des aéronefs utilisés en trafic international par l'entreprise désignée par l'autre Partie, même s'ils doivent être consommés au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils auront été pris à bord.

Il pourra être exigé que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous surveillance ou contrôle douaniers.

Article 9. ENTREPOSAGE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES APPROVISIONNEMENTS EMBARQUÉS

L'équipement normal, les articles et les approvisionnements à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements douaniers.

Article 10. CAPACITÉ

1. Les entreprises désignées auront la possibilité d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes spécifiées entre les territoires des deux pays.

2. L'entreprise de chacune des Parties contractantes devra, en exploitant les services aériens convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qui sont exploités par l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins des usagers en matière de transport et auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité suffisante pour répondre à la demande effective et raisonnablement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et les escales situées sur les routes spécifiées.

4. Le droit de chacune des entreprises désignées d'assurer un service international entre le territoire de l'autre Partie contractante et les territoires de pays tiers

s'exercera conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

- a. Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b. Aux exigences du trafic des régions desservies par le service convenu, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c. Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 11. ETABLISSEMENT DES TARIFS

1. Les tarifs à appliquer pour les services convenus 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 seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées par les deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes quatre-vingt-dix (90) jours au moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur; dans certains cas, ce délai pourra être abrégé si lesdites autorités y consentent. Cette approbation pourra être donnée formellement. Si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son refus d'approuver les tarifs convenus dans les trente (30) jours suivant la date à laquelle lesdits tarifs ont été soumis, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Au cas où la période prévue pour la soumission des tarifs est abrégée, les autorités aéronautiques peuvent décider que le délai dans lequel doit être notifié un éventuel refus d'approuver un tarif fixé sera inférieur à trente (30) jours.

4. S'il est impossible de convenir d'un tarif ou si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes notifient leur refus d'approuver les tarifs fixés, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer les tarifs par voie d'accord entre elles.

5. En l'absence d'accord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

6. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé. Néanmoins, l'application d'un tarif ne sera pas prolongée, au titre de ce paragraphe, plus de 12 mois après la date à laquelle ce tarif aurait expiré, suite à sa désapprobation ou pour toute autre raison.

Article 12. DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée par l'autre Partie le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes réalisés par cette entreprise sur son territoire à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier.

Article 13. ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques et autres informations similaires normalement nécessaires, portant sur le volume du trafic sur les services convenus.

Article 14. CONSULTATION

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront régulièrement en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord et du tableau de routes qui y est annexé, et procéderont à des consultations chaque fois qu'il le faudra pour procéder à une modification desdits Accord et tableau de routes.

2. Chaque Partie contractante pourra demander qu'aient lieu des consultations, qui pourront se faire directement ou par correspondance et commenceront dans les 60 jours de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes n'acceptent d'un commun accord une extension de ce délai.

Article 15. RÈGLEMENT DES LITIGES

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 par à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, ou bien le différend pourra être soumis, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nommera un arbitre dans les soixante (60) jours de la réception par l'une d'elles d'une notification de l'autre, par la voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre sera désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne parvient pas à nommer son arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être prié par l'une ou l'autre des Parties de nommer un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans ce cas, le troisième arbitre devra être ressortissant d'un Etat tiers et exercera les fonctions de président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 16. AMENDEMENTS

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie contractante; cette consultation, qui pourra se dérouler au niveau des autorités aéronautiques, soit par voie de discussions, soit par correspondance, débutera dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications pourront être apportées à l'annexe au présent Accord par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

Article 17. ENREGISTREMENT

Le présent Accord, son annexe et leurs modifications seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. CONFORMITÉ AUX CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Le présent Accord et son annexe seront modifiés par un échange de notes entre les Parties contractantes pour être rendus conformes à tout accord multilatéral qui pourrait entrer en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes.

Article 19. RÉSILIATION

1. Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, par échange de notes diplomatiques, notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord; la notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

3. Si l'autre Partie contractante omet d'en accuser réception, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment habilités par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Montego Bay, Jamaïque, le 13 octobre 1976, en double exemplaire.

Pour le Gouvernement du Royaume de Suède :

[Signé]

SVEN JULIN

Pour le Gouvernement de la Jamaïque :

[Signé]

ERIC O. BELL

A N N E X E

TABLEAU DE ROUTES

Section I

L'entreprise désignée de la Jamaïque pourra assurer des services aériens dans les deux sens sur les routes suivantes :

Points à la Jamaïque — Points en Suède.

Section II

L'entreprise désignée de la Suède pourra assurer des services aériens dans les deux sens sur les routes suivantes :

Points en Suède — Points à la Jamaïque.

Section III

L'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pourra faire escale en des points situés en dehors du territoire de l'autre Partie sans que ces escales soient considérées comme

modifiant la présente annexe. Toutefois, ladite entreprise ne jouira d'aucun droit de circulation entre lesdites escales et le territoire de l'autre Partie contractante.

Section IV

Les entreprises désignées des deux Parties se consulteront quant aux modalités des services assurés aux termes de la présente annexe.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Le 13 octobre 1976

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux services aériens signé ce jour entre le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement de la Jamaïque, j'ai l'honneur de vous faire savoir que, conformément à l'article 3 dudit Accord, le Gouvernement suédois désigne AB Aerotransport (ABA) comme entreprise chargée d'exploiter les routes indiquées dans l'annexe audit Accord.

A cet égard, je tiens, au nom de mon gouvernement, à confirmer qu'au cours des négociations qui ont précédé la signature de l'Accord il a été convenu ce qui suit :

1) La compagnie AB Aerotransport (ABA), qui opère en association avec les compagnies Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) et Det Danske Luftfartselskab A/S (DNL), sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), peut utiliser sur les routes pour lesquelles elle a été désignée en vertu de l'Accord des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une des deux autres compagnies ou aux deux.

2) Dans la mesure où la compagnie AB Aerotransport (ABA) utilise des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant aux autres entreprises 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 appartenaient à la compagnie AB Aerotransport (ABA); les autorités suédoises compétentes ainsi que la compagnie AB Aerotransport (ABA) en assumeront alors l'entière responsabilité aux fins du présent Accord.

Veillez agréer, etc.

Pour le Gouvernement
du Royaume de Suède :

SVEN JULIN

Son Excellence M. Eric O. Bell
Ministre des services publics et des transports
Jamaïque

II

Le 13 octobre 1976

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour portant sur l'Accord relatif aux services aériens, signé ce jour entre le Gouvernement de la Jamaïque et le Gouvernement du Royaume de Suède.

Le Gouvernement de la Jamaïque confirme qu'au cours des négociations qui ont précédé la signature de l'Accord il a été convenu ce qui suit :

[Voir lettre I]

Veillez agréer, etc.

Pour le Gouvernement
de la Jamaïque :

ERIC O. BELL

Son Excellence M. Sven Julin
Ministre des affaires étrangères
Suède

No. 15797

**NETHERLANDS
and
EGYPT**

Agreement on economic and technical co-operation (with exchange of notes). Signed at Cairo on 10 May 1975

Authentic text: English.

Registered by the Netherlands on 11 July 1977.

**PAYS-BAS
et
ÉGYPTE**

Accord de coopération économique et technique (avec échange de notes). Signé au Caire le 10 mai 1975

Texte authentique : anglais.

Enregistré par les Pays-Bas le 11 juillet 1977.

AGREEMENT¹ ON ECONOMIC AND TECHNICAL COOPERATION BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE ARAB REPUBLIC OF EGYPT

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Arab Republic of Egypt,

Desiring to strengthen their traditional ties of friendship,

Confirming their interest in encouraging, intensifying and facilitating the economic and technical cooperation between their two countries, on the basis of equality and to their mutual benefit,

Desiring to improve the conditions for the development of such cooperation,

Have agreed as follows:

Article I. The Contracting Parties shall encourage and promote the economic and technical cooperation between their respective countries, within the framework of their laws and regulations and taking into account their international obligations.

Article II. (1) The Contracting Parties shall in particular encourage initiatives which may lead to the conclusion of contracts and arrangements between enterprises and organizations in the Kingdom of the Netherlands at the one side and enterprises and organizations in the Arab Republic of Egypt at the other side, which provide for economic and technical cooperation.

(2) They shall facilitate, within their possibilities, the implementation of such contracts and arrangements on the basis of mutual benefit.

Article III. (1) The Contracting Parties recognize that in the framework of this agreement cooperation may include *inter alia*:

- (i) the execution of projects and works of common interest, amongst others the construction of industrial and agricultural installations and the extension of existing installations;
- (ii) the establishment of joint-enterprises in the two countries, as well as in third markets, in the fields of industry, agriculture, trade and communications;
- (iii) the exchange of know-how, of technical documentation and information, joint research and development;
- (iv) the arranging of consultations and conferences between specialists.

Article IV. The conditions governing particular projects of economic and technical cooperation shall be agreed upon between the respective enterprises and organizations, in accordance with the relevant laws and regulations of the two countries.

Article V. The Contracting Parties agree to establish a Joint Committee on economic and technical cooperation composed of representatives of the two countries.

¹ Came into force on 1 June 1977, i.e., the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties informed each other in writing of the completion of the required constitutional procedures, in accordance with article VII (1).

The Chairmen of the Joint Committee shall be for the Kingdom of the Netherlands, the Netherlands Minister of Economic Affairs and for the Arab Republic of Egypt, the Egyptian Minister for Economy and Economic Co-operation, if the agenda of the meeting so requires and the two Parties so agree, or their Nominees.

The permanent members would be the representatives from appropriate Government Departments. Experts and advisors from both private and public sectors may be called upon at the request of either side, to attend the committee meeting.

The joint committee shall:

- i) discuss any matter pertaining to the implementation of the present Agreement;
- ii) explore the fields in which they consider the cooperation between the two countries might be broadened;
- iii) make recommendations in cases [in which] the implementation of the Agreement might be furthered.

The Joint Committee shall meet at least once a year alternately in Cairo and in The Hague.

Article VI. As regards the Kingdom of the Netherlands, the present Agreement shall apply to the Kingdom as a whole, unless the Government of the Kingdom of the Netherlands notifies the Government of the Arab Republic of Egypt to the contrary within a month after the entry into force of the present Agreement.

Article VII. (1) The present Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the procedures constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with, and shall remain in force for a period of 10 years.

(2) Unless notice of termination has been given by either Contracting Party at least six months before the date of the expiry of its validity, the present Agreement shall be extended for an indefinite period, each Contracting Party reserving the right to terminate the Agreement upon notice of at least six months [before the date of expiry of the current period of validity].¹

(3) Any such termination shall have no effect on the fulfilment of contracts made under the provisions of the present Agreement.

(4) Subject to the period mentioned in paragraph (2) of this Article, the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to terminate the application of the present Agreement separately in respect of one or more of the constituent parts of the Kingdom.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned representatives, duly authorized thereto, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at Cairo, in the English language, on this 10th day of May 1975.

For the Government
of the Kingdom of the Netherlands:

M. VAN DER STOEL

For the Government
of the Arab Republic of Egypt:

ISMAIL FAHMY

¹ On 31 March 1976 a correction of the text of article VII, paragraph 2, was made as a result of which the phrase appearing between brackets was deleted. (Information provided by the Government of the Netherlands.)

EXCHANGE OF NOTES

I

THE MINISTER FOR FOREIGN AFFAIRS OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

Cairo, 10th May, 1975

Excellency,

During the discussions which have led to the signing of an Agreement on economic and technical cooperation between our two countries to-day, we came to the conclusion that capital investments from Netherlands' enterprises might contribute considerably to the economic and technical cooperation with Egyptian enterprises and organizations, envisaged by the aforementioned Agreement.

We furthermore came to the conclusion that an agreement between the two countries, relating to the position of such investments, would encourage such investments.

In view thereof we reached the understanding that the two countries will enter into consultations on such an agreement as soon as possible.

I would appreciate your confirmation of the above.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

M. VAN DER STOEL

His Excellency the Vice-Prime Minister
and Minister for Foreign Affairs
of the Arab Republic of Egypt
Mr. Ismail Fahmy

II

THE VICE-PRIME MINISTER AND MINISTER FOR FOREIGN AFFAIRS
OF THE ARAB REPUBLIC OF EGYPT

Cairo, 10th May, 1975

Excellency,

I have the honour to confirm the receipt of your letter of today which reads as follows:

[See note I]

In reply I have the honour to inform Your Excellency that the contents of your letter are acceptable to the Government of the Arab Republic of Egypt.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

ISMAIL FAHMY

His Excellency the Minister for Foreign Affairs
of the Kingdom of the Netherlands
Mr. M. van der Stoel

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE ET TECHNIQUE
ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE
ARABE D'ÉGYPTE

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et la République arabe d'Égypte,
Désireux de resserrer leurs liens d'amitié historiques,

Confirmant qu'ils entendent encourager, intensifier et faciliter la coopération
économique et technique entre leurs deux pays dans des conditions d'égalité et à leur
profit mutuel,

Désireux d'améliorer les conditions du développement de cette coopération,
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Les Parties contractantes encourageront et favoriseront la
coopération économique et technique entre leurs deux pays, conformément à leurs
lois et à leurs règlements et compte tenu de leurs obligations internationales.

Article II. 1) Les Parties contractantes encourageront notamment les initia-
tives qui pourront conduire à la conclusion de contrats et de conventions de coopé-
ration économique et technique entre des entreprises et organisations établies dans le
Royaume des Pays-Bas, d'une part, et des entreprises et organisations établies dans la
République arabe d'Égypte, d'autre part.

2) Elles faciliteront, dans la mesure de leurs possibilités, l'exécution de ces
contrats et conventions à leur profit mutuel.

Article III. 1) Les Parties contractantes reconnaissent que, dans le contexte
du présent Accord, le terme «coopération» recouvre entre autres :

- i) L'exécution de projets et de travaux d'intérêt commun, notamment la cons-
truction d'installations industrielles et agricoles et l'agrandissement d'installa-
tions existantes;
- ii) L'établissement d'entreprises communes dans les deux pays et dans des pays
tiers, dans les secteurs de l'industrie, de l'agriculture, du commerce et des com-
munications;
- iii) L'échange de technologies, de documentation et d'informations techniques, et
l'exécution en commun de travaux de recherche et développement;
- iv) L'organisation de consultations et de conférences entre spécialistes.

Article IV. Les conditions de réalisation des divers projets de coopération
économique et technique seront arrêtées par les organisations et les entreprises
intéressées, conformément aux lois et règlements des deux pays.

Article V. Les Parties contractantes sont convenues de créer une commission
mixte de coopération économique et technique, composée de représentants des deux
pays.

¹ Entré en vigueur le 1^{er} juin 1977, soit le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contrac-
tantes se sont informées par écrit de l'accomplissement des procédures constitutionnelles nécessaires, conformément à
l'article VII, paragraphe 1.

Les présidents de la commission mixte seront, pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre néerlandais des affaires économiques, et pour la République arabe d'Égypte, le Ministre égyptien de l'économie et de la coopération économique, ou leurs représentants, si l'ordre du jour de la réunion l'exige et si les deux Parties y consentent.

Les représentants des administrations compétentes seront membres permanents de la commission. Des experts et des conseillers des secteurs public et privé pourront être invités, à la demande de l'une ou l'autre Partie, à assister aux réunions de la commission.

La commission mixte sera chargée :

- i) D'étudier toute question relative à la mise en œuvre du présent Accord;
- ii) D'explorer les domaines où elle estimera possible de développer la coopération entre les deux pays;
- iii) De formuler des recommandations sur les cas où la mise en œuvre de l'Accord pourrait être élargie.

La commission mixte se réunira au moins une fois par an, au Caire et à La Haye alternativement.

Article VI. Pour le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'appliquera au Royaume dans son entier, sauf notification contraire donnée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas au Gouvernement de la République arabe d'Égypte dans le mois qui suivra l'entrée en vigueur du présent Accord.

Article VII. 1) Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront informées par écrit de l'accomplissement des procédures constitutionnelles nécessaires dans leurs pays respectifs; il prendra effet pendant 10 ans.

2) A moins que l'une ou l'autre des Parties contractantes ne dénonce le présent Accord au plus tard six mois avant l'expiration de sa validité, il sera reconduit pour une durée illimitée, chaque Partie contractante se réservant le droit de dénoncer l'Accord moyennant préavis d'au moins six mois [avant le terme de sa période de validité en cours]¹.

3) La dénonciation de l'Accord n'aura aucun effet sur l'exécution des contrats passés en vertu du présent Accord.

4) Sous réserve du délai prévu au paragraphe 2 du présent article, le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas sera en droit de cesser d'appliquer le présent Accord pour ce qui concerne une ou plusieurs parties constituantes du Royaume.

EN FOI DE QUOI les représentants soussignés, dûment habilités à cet effet, ont signé le présent Accord.

FAIT au Caire le 10 mai 1975, en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
du Royaume des Pays-Bas :
M. VAN DER STOEL

Pour le Gouvernement
de la République arabe d'Égypte :
ISMAÏL FAHMY

¹ Le 31 mars 1976, une correction a été apportée au texte de l'article VII, paragraphe 2, laquelle a eu pour effet de supprimer la phrase figurant entre crochets. (Renseignement fourni par le Gouvernement des Pays-Bas.)

ÉCHANGE DE NOTES

I

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DU ROYAUME DES PAYS-BAS

Le Caire, le 10 mai 1975

Monsieur le Vice-Premier Ministre,

Au cours des pourparlers qui ont abouti aujourd'hui à la signature d'un Accord de coopération économique et technique entre nos deux pays, nous sommes arrivés à la conclusion que les investissements de capitaux des entreprises néerlandaises pourraient beaucoup servir à la coopération économique et technique avec les entreprises et organisations égyptiennes, envisagée dans l'Accord en question.

De plus, nous sommes arrivés à la conclusion qu'un accord entre les deux pays, relatif au statut de ces investissements, les encouragerait.

C'est pourquoi nous sommes convenus que les deux pays engageraient dès que possible des consultations en vue de conclure un accord à cet effet.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir confirmer la présente lettre.

Veillez agréer, etc.

M. VAN DER STOEL

Son Excellence Monsieur Ismaïl Fahmy
Vice-Premier Ministre et Ministre des affaires étrangères
de la République arabe d'Égypte

II

LE VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DE LA RÉPUBLIQUE ARABE D'ÉGYPTE

Le Caire, le 10 mai 1975

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée de ce jour, dont la teneur suit :

[*Voir note I*]

En réponse, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que le contenu de sa lettre rencontre l'agrément du Gouvernement de la République arabe d'Égypte.

Veillez agréer, etc.

ISMAÏL FAHMY

Son Excellence Monsieur van der Stoel
Ministre des affaires étrangères
du Royaume des Pays-Bas

No. 15798

**WORLD HEALTH ORGANIZATION
and
ZAIRE**

Basic Agreement for the provision of technical advisory assistance. Signed at Kinshasa on 22 April 1977, and at Brazzaville on 29 April 1977

Authentic text: French.

Registered by the World Health Organization on 13 July 1977.

**ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ
et
ZAÏRE**

Accord de base concernant la fourniture d'une assistance technique de caractère consultatif. Signé à Kinshasa le 22 avril 1977, et à Brazzaville le 29 avril 1977

Texte authentique : français.

Enregistré par l'Organisation mondiale de la santé le 13 juillet 1977.

ACCORD¹ DE BASE ENTRE L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ ET LE CONSEIL EXÉCUTIF DE LA RÉPUBLIQUE DU ZAÏRE CONCERNANT LA FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE DE CARACTÈRE CONSULTATIF

L'Organisation mondiale de la Santé (dénommée ci-après «l'Organisation») et la République du Zaïre (dénommée ci-après «le Conseil Exécutif»),

Désireux de donner effet aux résolutions et décisions des Nations Unies et de l'Organisation, concernant l'assistance technique de caractère consultatif, et de parvenir à un accord mutuel sur le but et la portée de chaque projet, ainsi que sur les responsabilités à assumer et les services à fournir par le Conseil Exécutif et l'Organisation,

Déclarant qu'ils s'acquitteront de leurs obligations réciproques dans un esprit d'amicale coopération,

Sont convenues de ce qui suit :

Article I. FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE DE CARACTÈRE CONSULTATIF

1. L'Organisation fournira au Conseil Exécutif une assistance technique de caractère consultatif, dans les limites de ses possibilités budgétaires ou sous réserve que les fonds nécessaires soient disponibles. L'Organisation et le Conseil Exécutif coopéreront en vue d'élaborer d'un commun accord, sur la base des demandes émanant du Conseil Exécutif et approuvées par l'Organisation, des plans d'opérations pour la mise en œuvre de l'assistance technique de caractère consultatif.

2. Cette assistance technique de caractère consultatif sera fournie et reçue conformément aux résolutions et décisions pertinentes de l'Assemblée mondiale de la Santé, du Conseil Exécutif et des autres organes de l'Organisation.

3. Cette assistance technique de caractère consultatif peut consister :

- a) A fournir les services des conseillers chargés de donner des avis et prêter assistance au Conseil Exécutif ou par son intermédiaire ;
- b) A organiser et à diriger des cycles d'études, des programmes de formation professionnelle, des projets de démonstrations, des groupes de travail d'experts et des activités connexes en des lieux dont il sera convenu d'un commun accord;
- c) A attribuer des bourses d'études et de perfectionnement ou à prendre d'autres dispositions permettant aux candidats désignés par le Conseil Exécutif et agréés par l'Organisation de faire des études ou de recevoir une formation professionnelle hors du pays;
- d) A préparer et à exécuter des projets types, des essais, des expériences ou des recherches en des lieux dont il sera convenu d'un commun accord;
- e) A fournir, selon accord entre l'Organisation et le Conseil Exécutif, toute autre forme d'assistance technique de caractère consultatif.

4. a) L'Organisation choisira, en consultation avec le Conseil Exécutif, les conseillers chargés de donner des avis et de prêter assistance au Conseil Exécutif ou par son intermédiaire. Ces conseillers seront responsables envers l'Organisation.

¹ Entré en vigueur le 29 avril 1977 par la signature, conformément à l'article VI, paragraphe 1.

b) Dans l'exercice de leurs fonctions, les conseillers agiront en liaison étroite avec le Conseil Exécutif et avec les personnes ou organismes habilités par lui à cet effet; ils se conformeront aux instructions du Conseil Exécutif qui seront applicables, eu égard à la nature de leurs fonctions et de l'assistance à fournir et dont l'Organisation et le Conseil Exécutif seront convenus.

c) Dans l'exercice de leurs fonctions consultatives, les conseillers n'épargneront aucun effort pour mettre le personnel technique que le Conseil Exécutif pourra associer à leurs travaux au courant des méthodes, des techniques et des pratiques appliquées dans leur domaine, ainsi que des principes sur lesquels ces méthodes techniques et pratiques sont fondées.

5. L'Organisation conservera la propriété de tout le matériel technique ou de toutes les fournitures qu'elle aura procurés, tant qu'elle n'aura pas cédé les droits de propriété y afférents conformément aux règles arrêtées par l'Assemblée mondiale de la Santé et en vigueur à la date de la cession.

6. L'assistance technique de caractère consultatif fournie en application des dispositions du présent Accord le sera exclusivement dans l'intérêt et au profit de la population de la République du Zaïre.

En considération de ce fait, le Conseil Exécutif s'engage à prendre à sa charge tous les risques ou réclamations résultant des opérations entreprises dans le cadre du présent Accord, ou qui surviendraient au cours ou à l'occasion desdites opérations. Sans que cette disposition puisse être interprétée comme restreignant la portée générale de la phrase qui précède, le Conseil Exécutif garantira l'Organisation ainsi que ses conseillers, agents ou employés contre toutes actions en responsabilités, instances ou réclamations et contre l'obligation de payer tous dommages-intérêts, frais ou honoraires motivés ou occasionnés par des décès ou par des dommages causés à des personnes ou à des biens, ou toutes autres pertes résultant directement ou indirectement d'un acte ou d'une mission rentrant dans le cadre des opérations visées par le présent Accord.

Article II. COLLABORATION DU CONSEIL EXÉCUTIF EN CE QUI CONCERNE L'ASSISTANCE TECHNIQUE DE CARACTÈRE CONSULTATIF

1. Le Conseil Exécutif fera tout en son pouvoir pour assurer l'utilisation efficace de l'assistance technique de caractère consultatif qui lui est fournie.

2. Le Conseil Exécutif et l'Organisation se consulteront au sujet de la publication, dans les conditions voulues, des conclusions et rapports de conseillers dont les autres pays et l'Organisation elle-même pourraient tirer parti.

3. Le Conseil Exécutif prêtera à l'Organisation sa collaboration active dans la fourniture et l'élaboration de conclusions, de données de statistique et de tous autres renseignements susceptibles de permettre à l'Organisation d'analyser et d'évaluer les résultats des programmes d'assistance technique de caractère consultatif.

Article III. OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES DE L'ORGANISATION

1. L'Organisation prendra à sa charge, en totalité ou en partie, selon les modalités fixées d'un commun accord, les dépenses afférentes à l'assistance technique de caractère consultatif, payables en dehors du pays et indiquées ci-après :

- a) Les traitements et les indemnités de subsistance des conseillers (y compris les indemnités quotidiennes de voyage en mission);
- b) Les frais de transport des conseillers pendant leur voyage à destination ou en provenance du point d'entrée dans le pays;

- c) Les frais entraînés par tout autre voyage effectué hors du pays;
 - d) Les primes des assurances contractées au profit des conseillers;
 - e) L'achat et le transport, à destination et en provenance du point d'entrée dans le pays, de tout matériel ou de tous articles fournis par l'Organisation;
 - f) Toutes autres dépenses engagées hors du pays et approuvées par l'Organisation.
2. L'Organisation prendra à sa charge les dépenses en monnaie locale qui n'incombent pas au Conseil Exécutif en vertu de l'article IV, paragraphe 1, du présent Accord.

*Article IV. OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES
DU CONSEIL EXÉCUTIF*

1. Le Conseil Exécutif participera aux frais de l'assistance technique de caractère consultatif en prenant à sa charge ou en fournissant directement les facilités et services suivants :

- a) Les services du personnel technique et administratif local, notamment les services locaux et secrétariat, l'interprétation, la traduction et autres services annexes qui seront nécessaires;
- b) Les bureaux et autres locaux nécessaires;
- c) Le matériel et les fournitures qui sont produits dans le pays;
- d) Les transports à l'intérieur du pays, et pour des raisons de service de personnel, de fournitures et de matériel;
- e) L'utilisation de la poste et des télécommunications pour les besoins officiels;
- f) Des facilités afférentes au traitement médical et à l'hospitalisation éventuelle des membres du personnel international.

2. Le Conseil Exécutif prendra à sa charge, dans les conditions fixées d'un commun accord, la fraction des dépenses payables hors du pays qui n'incombent pas à l'Organisation.

3. Le Conseil Exécutif mettra, le cas échéant, à la disposition de l'Organisation, dans les conditions fixées d'un commun accord, la main-d'œuvre, le matériel, les fournitures et les autres services ou biens qui pourront être nécessaires à l'exécution de sa tâche.

Article V. FACILITÉS, PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

1. Le Conseil Exécutif, s'il n'est pas déjà tenu de le faire, appliquera à l'Organisation, à son personnel et à ses fonds, biens et avoirs, les dispositions pertinentes de la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées¹.

2. Les membres du personnel de l'Organisation, y compris les conseillers engagés par elle en qualité de membres du personnel affecté à la réalisation des fins visées par le présent Accord, seront considérés comme fonctionnaires de l'Organisation, au sens de ladite Convention.

Article VI

1. Le présent Accord de base entrera en vigueur à la date de sa signature par les représentants dûment autorisés de l'Organisation et du Conseil Exécutif.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 261. Pour les textes finals et révisés des annexes publiées ultérieurement, voir vol. 71, p. 319; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 299; vol. 314, p. 309; vol. 323, p. 365; vol. 327, p. 327; vol. 371, p. 267; vol. 423, p. 285; vol. 559, p. 349, et vol. 645, p. 341.

2. Le présent Accord de base pourra être modifié par voie d'accord entre l'Organisation et le Conseil Exécutif, qui examineront avec une sympathique attention, toute demande de modification présentée par l'autre Partie.

3. Le présent Accord de base pourra être dénoncé par l'une ou l'autre des Parties, moyennant notification écrite adressée à l'autre Partie, la dénonciation prenant effet 60 jours après réception de la notification.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants dûment désignés par l'Organisation et par le Conseil Exécutif, respectivement, ont, au nom des Parties, signé le présent Accord en quatre exemplaires en français.

Pour la République du Zaïre :

Le Commissaire d'Etat
à la santé publique
NSITA MAKANSI

Signé à Kinshasa
le 22 avril 1977

[Signé]

Pour l'Organisation
mondiale de la Santé
Bureau régional de l'Afrique :

Pour le Directeur Régional
Comlan A. A. Quenum

Signé à Brazzaville
le 29 avril 1977

[Signed — Signé]¹

¹ Signé par S. Adrien — Signed by S. Adrien.

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

BASIC AGREEMENT³ BETWEEN THE WORLD HEALTH ORGANIZATION AND THE EXECUTIVE COUNCIL OF THE REPUBLIC OF ZAIRE FOR THE PROVISION OF TECHNICAL ADVISORY ASSISTANCE

The World Health Organization (hereinafter referred to as “the Organization”) and the Republic of Zaire (hereinafter referred to as “the Executive Council”),

Desiring to give effect to the resolutions and decisions of the United Nations and of the Organization relating to technical advisory assistance, and to obtain mutual agreement concerning the purpose and scope of each project and the responsibilities which shall be assumed and the services which shall be provided by the Executive Council and the Organization;

Declaring that their mutual responsibilities shall be fulfilled in a spirit of friendly co-operation,

Have agreed as follows:

Article I. FURNISHING OF TECHNICAL ADVISORY ASSISTANCE

1. The Organization shall render technical advisory assistance to the [Executive Council] subject to budgetary limitation or the availability of the necessary funds. The Organization and the Executive Council shall co-operate in arranging, on the basis of the requests received from the Executive Council and approved by the Organization, mutually agreeable plans of operation for the carrying out of the technical advisory assistance.

2. Such technical advisory assistance shall be furnished and received in accordance with the relevant resolutions and decisions of the World Health Assembly, the Executive Board and other organs of the Organization.

3. Such technical advisory assistance may consist of:

- (a) making available the services of advisers in order to render advice and assistance to or through the Executive Council;
- (b) organizing and conducting seminars, training programmes, demonstration projects, expert working groups and related activities in such places as may be mutually agreed;
- (c) awarding scholarships and fellowships or making other arrangements under which candidates nominated by the Executive Council and approved by the Organization shall study or receive training outside the country;
- (d) preparing and executing pilot projects, tests, experiments or research in such places as may be mutually agreed upon;
- (e) providing any other form of technical advisory assistance which may be agreed upon by the Organization and the Executive Council.

4. (a) Advisers who are to render advice and assistance to or through the Executive Council shall be selected by the Organization in consultation with the Executive Council. They shall be responsible to the Organization.

¹ Translation supplied by the World Health Organization.

² Traduction fournie par l'Organisation mondiale de la santé.

³ Came into force on 29 April 1977 by signature, in accordance with article VI (1).

(b) In the performance of their duties, the advisers shall act in close consultation with the Executive Council and with persons or bodies so authorized by the Executive Council, and shall comply with the instructions from the Executive Council 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 Organization and the Executive Council.

(c) The advisers shall, in the course of their advisory work, make every effort to instruct any technical staff the Executive Council may associate with them, in their professional methods, techniques and practices, and in the principles on which these are based.

5. Any technical equipment or supplies which may be furnished by the Organization shall remain its property unless and until such time as title may be transferred in accordance with the policies determined by the World Health Assembly and existing at the date of transfer.

6. The technical advisory assistance rendered pursuant to the terms of this Agreement is in the exclusive interest and for the exclusive benefit of the people of the Republic of Zaire.

In recognition thereof, the Executive Council shall undertake to bear all risks and claims resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with any operation covered by this Agreement. Without restricting the generality of the preceding sentence, the Executive Council shall indemnify and hold harmless the Organization and its advisers, agents or employees against any and all liability suits, actions, demands, damages, costs or fees on account of death, injuries to persons or property or any other losses resulting from or connected with any act or omission performed in the course of operations covered by this Agreement.

Article II. CO-OPERATION OF THE EXECUTIVE COUNCIL
CONCERNING TECHNICAL ADVISORY ASSISTANCE

1. The Executive Council shall do everything in its power to ensure the effective use of the technical advisory assistance provided.

2. The Executive Council and the Organization shall consult together regarding the publication, as appropriate, of any findings and reports of advisers that may prove of benefit to other countries and to the Organization.

3. The Executive Council shall actively collaborate with the Organization in the furnishing and compilation of findings, data, statistics and such other information as will enable the Organization to analyse and evaluate the results of the programmes of technical advisory assistance.

Article III. ADMINISTRATIVE AND FINANCIAL OBLIGATIONS
OF THE ORGANIZATION

1. The Organization shall defray, in full or in part, as may be mutually agreed upon, the costs necessary to the technical advisory assistance which are payable outside the country, as follows:

- (a) the salaries and subsistence (including duty travel per diem) of the advisers;
- (b) the costs of transportation of the advisers during their travel to and from the point of entry into the country;
- (c) the cost of any other travel outside the country;
- (d) insurance of the advisers;

- (e) purchase and transport to and from the point of entry into the country of any equipment or supplies provided by the Organization;
- (f) any other expenses outside the country approved by the Organization.

2. The Organization shall defray such expenses in local currency as are not covered by the Executive Council pursuant to Article IV, paragraph 1, of this Agreement.

*Article IV. ADMINISTRATIVE AND FINANCIAL OBLIGATIONS
OF THE EXECUTIVE COUNCIL*

1. The Executive Council shall contribute to the cost of technical advisory assistance by paying for, or directly furnishing, the following facilities and services:

- (a) local personnel services, technical and administrative, including the necessary local secretarial help, interpreter-translators and related assistance;
- (b) the necessary office space and other premises;
- (c) equipment and supplies produced within the country;
- (d) transportation of personnel, supplies and equipment for official purposes within the country;
- (e) postage and telecommunications for official purposes;
- (f) facilities for receiving medical care and hospitalization by the international personnel.

2. The Executive Council shall defray such portion of the expenses to be paid outside the country as are not covered by the Organization, and as may be mutually agreed upon.

3. In appropriate cases the Executive Council shall put at the disposal of the Organization such labour, equipment, supplies and other services or property as may be needed for the execution of its work and as may be mutually agreed upon.

Article V. FACILITIES, PRIVILEGES AND IMMUNITIES

1. The Executive Council, insofar as it is not already bound to do so, shall apply to the Organization, its staff, funds, properties and assets the appropriate provisions of the Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies.¹

2. Staff of the Organization, including advisers engaged by it as members of the staff assigned to carry out the purposes of this Agreement, shall be deemed to be officials within the meaning of the above Convention.

Article VI

1. This Basic Agreement shall enter into force upon signature by the duly authorized representatives of the Organization and of the Executive Council.

2. This Basic Agreement may be modified by agreement between the Organization and the Executive Council, each of which shall give full and sympathetic consideration to any request by the other for such modification.

3. This Basic Agreement may be terminated by either party upon written notice to the other party and shall terminate 60 days after receipt of such notice.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 33, p. 261. For the final and revised texts of annexes published subsequently, see vol. 71, p. 318; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 298; vol. 314, p. 308; vol. 323, p. 364; vol. 327, p. 326; vol. 371, p. 266; vol. 423, p. 284, vol. 559, p. 348, and vol. 645, p. 340.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly appointed representatives of the Organization and the Executive Council respectively, have, on behalf of the parties, signed the present Agreement in four copies in French.

For the Republic of Zaire:

State Commissioner for Public Health,

NSITA MAKANSI
Signed at Kinshasa
22.4.77

[Signed]

For the World Health Organization
Regional Office for Africa:
Comlan A. A. Quenum
Regional Director,

Signed at Brazzaville
29.4.77

[Signed]

[Dr. S. ADRIEN
WHO Representative
for the Regional Director]

No. 15799

**WORLD HEALTH ORGANIZATION
and
CAPE VERDE**

Basic Agreement for the provision of technical advisory assistance. Signed at Praia on 22 April 1977, and at Brazzaville on 17 May 1977

Authentic text: French.

Registered by the World Health Organization on 13 July 1977.

**ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ
et
CAP-VERT**

Accord de base concernant la fourniture d'une assistance technique de caractère consultatif. Signé à Praia le 22 avril 1977, et à Brazzaville le 17 mai 1977

Texte authentique : français.

Enregistré par l'Organisation mondiale de la santé le 13 juillet 1977.

ACCORD¹ DE BASE ENTRE L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CAP VERT CONCERNANT LA FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE DE CARACTÈRE CONSULTATIF

L'Organisation mondiale de la Santé (dénommée ci-après «l'Organisation») et le Gouvernement de la République du Cap Vert (dénommé ci-après «le Gouvernement»),

Désireux de donner effet aux résolutions et décisions des Nations Unies et de l'Organisation, concernant l'assistance technique de caractère consultatif, et de parvenir à un accord mutuel sur le but et la portée de chaque projet, ainsi que sur les responsabilités à assumer et les services à fournir par le Gouvernement et l'Organisation;

Déclarant qu'ils s'acquitteront de leurs obligations réciproques dans un esprit d'amicale coopération,

Sont convenus de ce qui suit :

Article I. FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE DE CARACTÈRE CONSULTATIF

1. L'Organisation fournira au Gouvernement une assistance technique de caractère consultatif, dans les limites de ses possibilités budgétaires ou sous réserve que les fonds nécessaires soient disponibles. L'Organisation et le Gouvernement coopéreront en vue d'élaborer d'un commun accord, sur la base des demandes émanant du Gouvernement et approuvées par l'Organisation, des plans d'opérations pour la mise en œuvre de l'assistance technique de caractère consultatif.

2. Cette assistance technique de caractère consultatif sera fournie et reçue conformément aux résolutions et décisions pertinentes de l'Assemblée mondiale de la Santé, du Conseil exécutif et des autres organes de l'Organisation.

3. Cette assistance technique de caractère consultatif peut consister :

- a) A fournir les services des conseillers chargés de donner des avis et prêter assistance au Gouvernement ou par son intermédiaire;
- b) A organiser et à diriger des cycles d'études, des programmes de formation professionnelle, des projets de démonstrations, des groupes de travail d'experts et des activités connexes en des lieux dont il sera convenu d'un commun accord;
- c) A attribuer des bourses d'études et de perfectionnement ou à prendre d'autres dispositions permettant aux candidats désignés par le Gouvernement et agréés par l'Organisation de faire des études ou de recevoir une formation professionnelle hors du pays;
- d) A préparer et à exécuter des projets types, des essais, des expériences ou des recherches en des lieux dont il sera convenu d'un commun accord;
- e) A fournir, selon accord entre l'Organisation et le Gouvernement, toute autre forme d'assistance technique de caractère consultatif.

4. a) L'Organisation choisira, en consultation avec le Gouvernement, les conseillers chargés de donner des avis et de prêter assistance au Gouvernement ou par son intermédiaire. Ces conseillers seront responsables envers l'Organisation;

b) Dans l'exercice de leurs fonctions, les conseillers agiront en liaison étroite avec le Gouvernement et avec les personnes ou organismes habilités par lui à cet effet;

¹ Entré en vigueur le 17 mai 1977 par la signature, conformément à l'article VI, paragraphe 1.

ils se conformeront aux instructions du Gouvernement qui seront applicables, eu égard à la nature de leurs fonctions et de l'assistance à fournir, et dont l'Organisation et le Gouvernement seront convenus.

c) Dans l'exercice de leurs fonctions consultatives, les conseillers n'épargneront aucun effort pour mettre le personnel technique que le Gouvernement pourra associer à leurs travaux au courant des méthodes, des techniques et des pratiques appliquées dans leur domaine, ainsi que des principes sur lesquels ces méthodes techniques et pratiques sont fondées.

5. L'Organisation conservera la propriété de tout le matériel technique ou de toutes les fournitures qu'elle aura procurés, tant qu'elle n'aura pas cédé les droits de propriété y afférents conformément aux règles arrêtées par l'Assemblée mondiale de la Santé et en vigueur à la date de la cession.

6. L'assistance technique de caractère consultatif fournie en application des dispositions du présent Accord le sera exclusivement dans l'intérêt et au profit de la population du Cap Vert.

En considération de ce fait, le Gouvernement s'engage à prendre à sa charge tous les risques ou réclamations résultant des opérations entreprises dans le cadre du présent Accord, ou qui surviendraient au cours ou à l'occasion desdites opérations. Sans que cette disposition puisse être interprétée comme restreignant la portée générale de la phrase qui précède, le Gouvernement garantira l'Organisation ainsi que ses conseillers, agents ou employés contre toutes actions en responsabilités, instances ou réclamations et contre l'obligation de payer tous dommages-intérêts, frais ou honoraires motivés ou occasionnés par des décès ou par des dommages causés à des personnes ou à des biens; ou toutes autres pertes résultant directement ou indirectement d'un acte ou d'une mission rentrant dans le cadre des opérations visées par le présent Accord.

*Article II. COLLABORATION DU GOUVERNEMENT EN CE QUI CONCERNE
L'ASSISTANCE TECHNIQUE DE CARACTÈRE CONSULTATIF*

1. Le Gouvernement fera tout en son pouvoir pour assurer l'utilisation efficace de l'assistance technique de caractère consultatif qui lui est fournie.

2. Le Gouvernement et l'Organisation se consulteront au sujet de la publication, dans les conditions voulues, des conclusions et rapports de conseillers dont les autres pays et l'Organisation elle-même pourraient tirer parti.

3. Le Gouvernement prêterà à l'Organisation sa collaboration active dans la fourniture et l'élaboration de conclusions, de données de statistiques et de tous autres renseignements susceptibles de permettre à l'Organisation d'analyser et d'évaluer les résultats des programmes d'assistance technique de caractère consultatif.

*Article III. OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES
DE L'ORGANISATION*

1. L'Organisation prendra à sa charge, en totalité ou en partie, selon les modalités fixées d'un commun accord, les dépenses afférentes à l'assistance technique de caractère consultatif, payables en dehors du pays et indiquées ci-après :

- a) Les traitements et les indemnités de subsistance des conseillers (y compris les indemnités quotidiennes de voyage en mission);
- b) Les frais de transport des conseillers pendant leur voyage à destination ou en provenance du point d'entrée dans le pays;
- c) Les frais entraînés par tout autre voyage effectué hors du pays;

- d) Les primes des assurances contractées au profit des conseillers;
 - e) L'achat et le transport, à destination et en provenance du point d'entrée dans le pays, de tout matériel ou de tous articles fournis par l'Organisation;
 - f) Toutes autres dépenses engagées hors du pays et approuvées par l'Organisation.
2. L'Organisation prendra à sa charge les dépenses en monnaie locale qui n'incombent pas au Gouvernement en vertu de l'article IV, paragraphe 1, du présent Accord.

*Article IV. OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES
DU GOUVERNEMENT*

1. Le Gouvernement participera aux frais de l'assistance technique de caractère consultatif en prenant à sa charge ou en fournissant directement les facilités et services suivants :

- a) Les services du personnel technique et administratif local, notamment les services locaux de secrétariat, d'interprétation, de traduction et autres services annexes qui seront nécessaires;
- b) Les bureaux et autres locaux nécessaires;
- c) Le matériel et les fournitures qui sont produits dans le pays;
- d) Les transports à l'intérieur du pays, et pour des raisons de service de personnel, de fournitures et de matériel;
- e) L'utilisation de la poste et des télécommunications pour les besoins officiels;
- f) Des facilités afférentes au traitement médical et à l'hospitalisation éventuelle des membres du personnel international.

2. Le Gouvernement prendra à sa charge, dans les conditions fixées d'un commun accord, la fraction des dépenses payables hors du pays qui n'incombent pas à l'Organisation.

3. Le Gouvernement mettra, le cas échéant, à la disposition de l'Organisation, dans les conditions fixées d'un commun accord, la main-d'œuvre, le matériel, les fournitures et les autres services ou biens qui pourront être nécessaires à l'exécution de sa tâche.

Article V. FACILITÉS, PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

1. Le Gouvernement, s'il n'est pas déjà tenu de le faire, appliquera à l'Organisation, à son personnel et à ses fonds, biens et avoirs, les dispositions pertinentes de la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées¹.

2. Les membres du personnel de l'Organisation, y compris les conseillers engagés par elle en qualité de membres du personnel affecté à la réalisation des fins visées par le présent Accord, seront considérés comme fonctionnaires de l'Organisation, au sens de ladite Convention.

Article VI

1. Le présent Accord de base entrera en vigueur à la date de sa signature par les représentants dûment autorisés de l'Organisation et du Gouvernement.

2. Le présent Accord de base pourra être modifié par voie d'accord entre l'Organisation et le Gouvernement, qui examineront, avec une sympathique attention, toute demande de modification présentée par l'autre Partie.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 261. Pour les textes finals et révisés des annexes publiées ultérieurement, voir vol. 71, p. 319; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 299; vol. 314, p. 309; vol. 323, p. 365; vol. 327, p. 327; vol. 371, p. 267; vol. 423, p. 285; vol. 559, p. 349, et vol. 645, p. 341.

3. Le présent Accord de base pourra être dénoncé par l'une ou l'autre des Parties, moyennant notification écrite adressée à l'autre Partie, la dénonciation prenant effet 60 jours après réception de la notification.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants dûment désignés par l'Organisation et par le Gouvernement, respectivement, ont, au nom des Parties, signé le présent Accord en trois exemplaires en français.

Pour le Gouvernement
de la République du Cap Vert :

[*Signé — Signed*]¹

Signé à Praia
le 22 avril 1977

Pour l'Organisation
mondiale de la Santé
Bureau régional de l'Afrique :
Pour le Dr A. A. Quenum
Directeur régional :

[*Signé — Signed*]²

Signé à Brazzaville
le 17 mai 1977

¹ Signé par Manuel Faustino — Signed by Manuel Faustino.

² Signé par O. Adeniyi-Jones — Signed by O. Adeniyi-Jones.

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

BASIC AGREEMENT³ BETWEEN THE WORLD HEALTH ORGANIZATION AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CAPE VERDE FOR THE PROVISION OF TECHNICAL ADVISORY ASSISTANCE

The World Health Organization (hereinafter referred to as “the Organization”) and the Government of the Republic of Cape Verde (hereinafter referred to as “the Government”),

Desiring to give effect to the resolutions and decisions of the United Nations and of the Organization relating to technical advisory assistance, and to obtain mutual agreement concerning the purpose and scope of each project and the responsibilities which shall be assumed and the services which shall be provided by the Government and the Organization;

Declaring that their mutual responsibilities shall be fulfilled in a spirit of friendly co-operation,

Have agreed as follows:

Article I. FURNISHING OF TECHNICAL ADVISORY ASSISTANCE

1. The Organization shall render technical advisory assistance to the Government, subject to budgetary limitation or the availability of the necessary funds. The Organization and the Government shall co-operate in arranging, on the basis of the requests received from the Government and approved by the Organization, mutually agreeable plans of operation for the carrying out of the technical advisory assistance.

2. Such technical advisory assistance shall be furnished and received in accordance with the relevant resolutions and decisions of the World Health Assembly, the Executive Board and other organs of the Organization.

3. Such technical advisory assistance may consist of:

- (a) making available the services of advisers in order to render advice and assistance to or through the Government;
- (b) organizing and conducting seminars, training programmes, demonstration projects, expert working groups and related activities in such places as may be mutually agreed;
- (c) awarding scholarships and fellowships or making other arrangements under which candidates nominated by the Government and approved by the Organization shall study or receive training outside the country;
- (d) preparing and executing pilot projects, tests, experiments or research in such places as may be mutually agreed upon;
- (e) providing any other form of technical advisory assistance which may be agreed upon by the Organization and the Government.

4. (a) Advisers who are to render advice and assistance to or through the Government shall be selected by the Organization in consultation with the Government. They shall be responsible to the Organization.

¹ Translation supplied by the World Health Organization.

² Traduction fournie par l'Organisation mondiale de la santé.

³ Came into force on 17 May 1977 by signature, in accordance with article VI (1).

(b) In the performance of their duties, the advisers shall act in close consultation with the Government and with persons or bodies so authorized by the Government, and shall comply with 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 Organization and the Government.

(c) The advisers shall, in the course of their advisory work, make every effort to instruct any technical staff the Government may associate with them, in their professional methods, techniques and practices, and in the principles on which these are based.

5. Any technical equipment or supplies which may be furnished by the Organization shall remain its property unless and until such time as title may be transferred in accordance with the policies determined by the World Health Assembly and existing at the date of transfer.

6. The technical advisory assistance rendered pursuant to the terms of this Agreement is in the exclusive interest and for the exclusive benefit of the people of the Republic of Cape Verde.

In recognition thereof, the Government shall undertake to bear all risks and claims resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with any operation covered by this Agreement. Without restricting the generality of the preceding sentence, the Government shall indemnify and hold harmless the Organization and its advisers, agents or employees against any and all liability suits, actions, demands, damages, costs or fees on account of death, injuries to persons or property or any other losses resulting from or connected with any act or omission performed in the course of operations covered by this Agreement.

Article II. CO-OPERATION OF THE GOVERNMENT CONCERNING TECHNICAL ADVISORY ASSISTANCE

1. The Government shall do everything in its power to ensure the effective use of the technical advisory assistance provided.

2. The Government and the Organization shall consult together regarding the publication, as appropriate, of any findings and reports of advisers that may prove of benefit to other countries and to the Organization.

3. The Government shall actively collaborate with the Organization in the furnishing and compilation of findings, data, statistics and such other information as will enable the Organization to analyse and evaluate the results of the programmes of technical advisory assistance.

Article III. ADMINISTRATIVE AND FINANCIAL OBLIGATIONS OF THE ORGANIZATION

1. The Organization shall defray, in full or in part, as may be mutually agreed upon, the costs necessary to the technical advisory assistance which are payable outside the country, as follows:

- (a) the salaries and subsistence (including duty travel per diem) of the advisers;
- (b) the costs of transportation of the advisers during their travel to and from the point of entry into the country;
- (c) the cost of any other travel outside the country;
- (d) insurance of the advisers;
- (e) purchase and transport to and from the point of entry into the country of any equipment or supplies provided by the Organization;

(f) any other expenses outside the country approved by the Organization.

2. The Organization shall defray such expenses in local currency as are not covered by the Government pursuant to Article IV, paragraph 1, of this Agreement.

*Article IV. ADMINISTRATIVE AND FINANCIAL OBLIGATIONS
OF THE GOVERNMENT*

1. The Government shall contribute to the cost of technical advisory assistance by paying for, or directly furnishing, the following facilities and services:

- (a) local personnel services, technical and administrative, including the necessary local secretarial help, interpreter-translators and related assistance;
- (b) the necessary office space and other premises;
- (c) equipment and supplies produced within the country;
- (d) transportation of personnel, supplies and equipment for official purposes within the country;
- (e) postage and telecommunications for official purposes;
- (f) facilities for receiving medical care and hospitalization by the international personnel.

2. The Government shall defray such portion of the expenses to be paid outside the country as are not covered by the Organization, and as may be mutually agreed upon.

3. In appropriate cases the Government shall put at the disposal of the Organization such labour, equipment, supplies and other services or property as may be needed for the execution of its work and as may be mutually agreed upon.

Article V. FACILITIES, PRIVILEGES AND IMMUNITIES

1. The Government, insofar as it is not already bound to do so, shall apply to the Organization, its staff, funds, properties and assets the appropriate provisions of the Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies.¹

2. Staff of the Organization, including advisers engaged by it as members of the staff assigned to carry out the purposes of this Agreement, shall be deemed to be officials within the meaning of the above Convention.

Article VI

1. This Basic Agreement shall enter into force upon signature by the duly authorized representatives of the Organization and of the Government.

2. This Basic Agreement may be modified by agreement between the Organization and the Government, each of which shall give full and sympathetic consideration to any request by the other for such modification.

3. This Basic Agreement may be terminated by either party upon written notice to the other party and shall terminate 60 days after receipt of such notice.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 33, p. 261. For the final and revised texts of annexes published subsequently, see vol. 71, p. 318; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 298; vol. 314, p. 308; vol. 323, p. 364; vol. 327, p. 326; vol. 371, p. 266; vol. 423, p. 284; vol. 559, p. 348, and vol. 645, p. 340.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly appointed representatives of the Organization and the Government respectively, have, on behalf of the parties, signed the present Agreement in three copies in French.

For the Government
of the Republic of Cape Verde:

MANUEL FAUSTINO
Minister of Health and Social Affairs

Signed at Praia
22.4.77

For the World Health Organization
Regional Office for Africa:

Dr. A. A. Quenum
Regional Director,
O. ADENIYI-JONES
for the Regional Director

Signed at Brazzaville
17.5.77

No. 15800

**UNITED NATIONS
and
GHANA**

**Agreement relating to their continued support for the
Regional Institute for Population Studies established in
Accra in February 1972. Signed at Accra on 14 July
1977**

Authentic text: English.

Registered ex officio on 14 July 1977.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
et
GHANA**

**Accord relatif à la poursuite de leur assistance en faveur de
l'Institut régional d'études démographiques créé à
Accra en février 1972. Signé à Accra le 14 juillet 1977**

Texte authentique : anglais.

Enregistré d'office le 14 juillet 1977.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED NATIONS AND THE REPUBLIC OF GHANA RELATING TO THEIR CONTINUED SUPPORT FOR THE REGIONAL INSTITUTE FOR POPULATION STUDIES ESTABLISHED IN ACCRA IN FEBRUARY, 1972

The Government of the Republic of Ghana (hereinafter called “the Government”) and the United Nations,

Desiring to continue their promotion and strengthening of research and training in demography and related fields mainly in interested English-speaking countries of Africa, through their continued support for the Regional Institute for Population Studies in Accra, taking into account the coverage of other similar institutions in Africa with a view to avoiding unnecessary duplication of facilities,

Have agreed as follows:

Article I

The Regional Institute for Population Studies (hereinafter called “the Institute”) established in Accra pursuant to the Agreement signed 3 December 1971,² shall be continued in existence under the terms of the present Agreement. The Institute shall continue to have a legal personality independent of those of the parties and shall not be considered as forming part of either the United Nations or the Government.

Article II. OBJECTIVES AND ACTIVITIES OF THE INSTITUTE

1. The Institute will seek to serve mainly the interested English-speaking countries of Africa.

2. The objectives and activities of the Institute shall be:

- (a) to serve as a training and research institute in demography and related fields for countries referred to in paragraph 1;
- (b) to provide courses of intensive classroom training or guided research in demography and related fields using English as a medium of instruction. The Institute may also provide *ad hoc* courses, in-service training and special courses;
- (c) to conduct, guide and, in consultation with the United Nations, publish technical as well as applied research on population trends and their relation to social and economic factors, taking account of the results of recent population censuses and other data, as well as to undertake and publish, in consultation with the United Nations, the results of field research work within the countries referred to in paragraph 1 above, at the request of or by agreement with the Governments concerned;
- (d) to provide, at the request of interested countries referred to in Article II, paragraph 1, information or advisory services in demography and related fields, consistent with other services of the United Nations.

¹ Came into force on 14 July 1977 by signature, with retroactive effect from 1 July 1977, the date of expiry of the Agreement between the United Nations and the Republic of Ghana relating to the establishment of a Regional Institute for Demographic Training and Research signed at Accra on 3 December 1971 (see note 2 below), in accordance with article IX (1).

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 982, p. 203.

3. The training facilities of the Institute shall be available to:
- (a) trainees from countries referred to in paragraph 1 above, who may be granted fellowships for training or research work at the Institute by the United Nations in accordance with the terms of Article VI below, or by national or international institutions under special arrangements approved by the Governing Council of the Institute mentioned in Article III below. A limited number of nationals of the Republic of Ghana, normally not to exceed five, will be financed by the United Nations;
 - (b) nationals of the Republic of Ghana selected by the Government, in addition to the limited number financed by the United Nations under Article II, paragraph 3 (a), whose maximum number in each academic year will be determined by mutual agreement between the United Nations and Government and within the maximum possibilities of the Institute for training and research; the understanding being that the expenses of these trainees will be borne by the Government of the Republic of Ghana in accordance with Article VII, paragraph 1 (j);
 - (c) research workers, including those registered for higher degree work at universities or other institutions in the countries served by the Institute, up to a maximum number to be determined by the Governing Council of the Institute.

4. The Institute shall decide, through its Governing Council, the minimum educational standard required for enrolment in its training or research programmes. Upon recommendation from the Governing Council, the training and research curriculum, as well as the policy regarding entrance tests of enrolment and final examination, shall be determined by mutual agreement between the United Nations and the Government, with a view to ensuring the widest recognition of diplomas awarded by the Institute.

5. Cooperative relationships shall be established with agencies of the Government, as well as with universities and academic and research institutions in the countries served by the Institute, and with the specialized agencies of the United Nations, in the interest of training, research and advisory programmes of the Institute.

Article III. THE GOVERNING COUNCIL

1. A Governing Council shall be entrusted with the responsibility for the overall establishment and evaluation of the training, research and advisory programmes of the Institute and for the related requirements for the proper functioning of the Institute.

2. The Governing Council shall consist of eight members designated as follows:

- four members appointed by the Government, of whom one shall be designated by the Government as the Chairman of the Governing Council;
- four members appointed by the United Nations, of whom one shall be designated as representative of the Secretary-General of the United Nations, another one as representative of the Executive Secretary of the ECA, the third shall be the Resident Representative of the United Nations Development Programme in Ghana or his representative and the fourth one the Director of the Institute (referred to in Article V below).

3. The Governing Council shall convene as often as necessary, but not less than once each year.

4. The Governing Council shall approve standing internal regulations, including delegation of part of its authority to the Director as it finds necessary for the expedient functioning of the Institute.

Article IV. THE ADVISORY COMMITTEE

1. An Advisory Committee (hereinafter called the "Committee") shall function as an advisory organ in the evaluation of the programmes of the Institute. It shall review the training and research programmes of the Institute and make such recommendations to the Governing Council as would give expression to the interest of the countries served by the Institute in the development of these programmes, and more particularly to the co-ordination of national and international interests in the Institute's programme of research.

2. The Committee shall consist of the following members:

- the Executive Secretary of the Economic Commission for Africa or his designee;
- the Director of the Population Division of the United Nations or his representative;
- up to three experts designated by the Government;
- three experts from three of the States served by the Institute (other than the Republic of Ghana), to be chosen by rotation (as far as possible) by the United Nations in consultation with the Governments concerned;
- a representative of the International Union for the Scientific Study of Population;
- two representatives to be designated by the United Nations from interested specialized agencies and non-governmental organizations working in the countries served by the Institute;
- a representative selected by the senior faculty members of the Institute;
- the Director of the Institute.

The Committee shall convene once every two years and shall elect its Chairman for the session.

Article V. THE DIRECTOR

1. The United Nations, in consultation with the Government, shall appoint a Director of the Institute.

2. The functions of the Director of the Institute shall be:

- (a) to plan, organize and direct the training, research and advisory programmes and activities of the Institute;
- (b) to assume responsibility for the administration of the Institute in accordance with the general policy drawn up by the Governing Council and with its support and under its general supervision;
- (c) to maintain such contacts with the interested Governments, the United Nations and its specialized agencies as may be necessary for carrying out effectively the programmes of the Institute;
- (d) to maintain cooperative relations with agencies and institutions (as outlined in Article II above);
- (e) to make provision for the appointment of technical assistants, as well as administrative and clerical staff needed for the Institute, with the aid of a selection board of which he will be the Chairman, it being understood that this staff shall not be regarded as United Nations personnel, and that payments made to them

shall not result in any way in financial liabilities for the United Nations beyond that authorized under Article VI, paragraph 3 of this Agreement.

- (f) to travel to the countries served by the Institute, to the Headquarters of the Economic Commission for Africa, or to United Nations Headquarters as necessary for the development and good operation and effectiveness of the programmes of the Institute. He shall also consult with the Governments concerned with respect to the appropriate employment of past trainees in their national services;
- (g) to prepare annual reports on the progress of training, research and advisory activities of the Institute for presentation to the Governing Council. The report of the Director or excerpts therefrom, may be circulated among the Governments of the countries served by the Institute, provided such action is mutually agreed upon by the United Nations and the Government;
- (h) to represent the Institute and act on its behalf in dealings with other bodies, institutions or individuals;
- (i) to prepare for the approval of the Governing Council the Internal Regulations of the Institute.

3. The Director shall maintain liaison, by correspondence or otherwise, with the appropriate offices of the United Nations, and otherwise keep the United Nations informed of the activities of the Institute and suggest ways and means of improving its effectiveness within the total population and development programmes of the United Nations.

4. The Director shall assist the Governing Council and the Advisory Committee in their function under Articles III and IV. He shall service their meetings and maintain their records. He will also be responsible for the implementation of decisions taken by the Governing Council and for the circulation of recommendations of the Advisory Committee.

5. The Director shall, in the event of his absence or illness, delegate his authority in substantive and administrative functions to a senior member of the staff of the Institute. Such delegation shall be made in consultation with the Chairman of the Governing Council.

Article VI. COOPERATION OF THE UNITED NATIONS

1. In accordance with the resolutions and decisions of its organs, and within the funds available from its own resources as well as from extra-budgetary allocations, the United Nations shall provide the following technical assistance, until the end of the tenth calendar year of operation of the Institute:

- (a) the services of the Director of the Institute;
- (b) the services of a minimum of four and a maximum of six full-time teaching staff (demographers, etc.) to serve on the staff of the Institute and over the five-year period of the Agreement sixty man-months of short-term consultancy services;
- (c) annual fellowships, for a maximum of forty-five trainees from countries served by the Institute. Such fellowships shall be awarded in accordance with the applicable United Nations regulations, to trainees whose Governments shall request fellowships for training at the Institute. These fellowships shall include part or all expenses of travel from the trainee's place of residence to the Institute and return, as well as monthly stipends;
- (d) consultation fees and expenses for field research work within the countries served by the Institute as may be planned by the Institute in accord with the Government or institutions concerned and as may be approved by the United Nations;

- (e) books (for the Institute's library and trainees), periodicals, journals, teaching materials, technical apparatus, provisions and supplies for field studies, printing and publishing of monographs and results of research, as well as miscellaneous contractual services, as may be approved by the United Nations;
- (f) means of transport other than those provided under Article VII paragraph 1, sub-paragraph (h).

2. The United Nations shall utilize, for the benefit of the Institute, funds contributed to it for this purpose by public and private organisations.

3. For purposes of expediency, the United Nations may delegate part or all of its authority to operate the funds which it places annually at the disposal of the Institute to the Executive Secretary of the ECA or to the Office of the UNDP in Ghana or to the Director of the Institute. Accountability shall be in accordance with the rules and regulations of the United Nations.

Article VII. COOPERATION OF THE GOVERNMENT

1. The Government shall provide the following support for the Institute until the end of the tenth calendar year of operation of the Institute:

- (a) the services of at least two full-time teaching staff (demographers, etc.) to serve on the staff of the Institute and a minimum of five and a maximum of seven research fellows;
- (b) part-time services of teaching staff on the staff of the universities in Ghana and of interested agencies of the Government to the extent required to carry out the programmes of the Institute;
- (c) freedom of movement to carry out field training and research within Ghana and access to relevant facilities as may be arranged between the Institute and the Government;
- (d) the necessary technical, administrative or clerical staff to assist the Director and the research and teaching staff of the Institute;
- (e) necessary premises for the adequate functioning of the Institute, including offices for the training, research and administrative staff, classrooms and appropriate places for library and storage of equipment and supplies;
- (f) furniture and office supplies for both the Institute and its hostels, including utilities required for or expenses incurred in fittings and physical maintenance and safety of the premises;
- (g) telephone, telegraph and postal services as may be required for the good functioning and administration of the Institute;
- (h) housing accommodation for the United Nations fellows to be paid from their fellowship grants, and such facilities for the transportation of staff and trainees within Ghana as may be required in connection with field trips for training and research undertaken as part of the programme of the Institute;
- (i) such medical, housing and transport facilities for United Nations officials assigned to the Institute as may be available to technical assistance officials of the United Nations within the Republic of Ghana;
- (j) monthly salaries, travel or other allowances, where applicable to nationals of the Republic of Ghana who may be selected as trainees or research workers, or assistants at the Institute in accordance with the provisions of Article II above.

2. By accord between the Government and the Institute, the Government shall pay a gross contribution as its share in the expenses of the Institute, covering items of its cooperation as outlined in the above paragraph.

3. It shall be the responsibility of the Government to deal with any claims which may be brought by third parties residing within its territory against the United Nations and its personnel, and to hold the United Nations or its personnel harmless in case of any such claims or liabilities resulting from operations under this Agreement, except where it is agreed by the parties hereto that such claims or liabilities arise from gross negligence or the wilful misconduct of such personnel.

Article VIII. FACILITIES, PRIVILEGES AND IMMUNITIES

1. Scientific apparatus, equipment and educational materials, articles and provisions (such as calculating machines, books, films, etc.) procured for the Institute shall be imported without restrictions or prohibitions and shall be exempted from custom duties and other duties or taxes. It is understood, however, that such articles and goods shall not be sold or traded in the Republic of Ghana except under conditions agreed by the Government.

2. Officials of the United Nations performing functions in connection with the Institute shall enjoy the privileges and immunities provided under Articles V and VII of the Convention on Privileges and Immunities of the United Nations,¹ and the members of the Governing Council and of the Advisory Committee designated by the United Nations who are not otherwise officials of the United Nations or the Specialized Agencies shall enjoy the privileges and immunities under Article VI of the Convention. The members of the teaching staff provided by the United Nations also shall enjoy the privileges and immunities under Article VI of the Convention, if they are not officials of the United Nations or of the specialized agencies.

3. Without prejudice to the foregoing provision, the Government undertakes to accord all members of the Governing Council and of the Advisory Committee such facilities and courtesies as are necessary for the exercise of their functions in connection with the Institute.

4. All holders of United Nations Fellowships at the Institute who are not nationals of the Republic of Ghana shall have right of entry into and exit from the Republic of Ghana and of sojourn there for the period necessary for their training. They shall be granted facilities for speedy travel; visas, where required, shall be granted promptly and free of charge.

Article IX. GENERAL PROVISIONS

1. This Agreement shall enter into force upon the expiry of the Agreement by the United Nations and the Republic of Ghana relating to the Establishment of the Regional Institute for Demographic Training and Research, signed at Accra on the third December, 1971. It shall remain in force until the end of the tenth calendar year, and it may be extended for a further period to be agreed upon by the two parties. In any case, the parties shall initiate consultations eighteen months before the end of this Agreement, with the aim of continuing cooperation between them in the Institute.

2. This Agreement may be modified by mutual accord between the two parties, and each party shall give full and sympathetic consideration to any request for such modifications.

3. Either party may terminate this Agreement by written notice to the other party. The Agreement shall terminate at the earliest ninety days after receipt of such notice, provided that the notice is received at least six months before the opening of

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1, p. 15, and vol. 90, p. 237 (corrigendum to vol. 1, p. 18).

the following academic year. Notwithstanding this provision, the Agreement shall not be terminated before the end of an academic year during which the notification is given.

SIGNED by the duly authorized representatives of the United Nations and the Government of the Republic of Ghana.

For the United Nations:

*[Signed — Signé]*¹

Resident Representative a.i.
United Nations Development Prog.

Place: Accra
Date: 14 July 1977

For the Government
of the Republic of Ghana:

*[Signed — Signé]*²

Commissioner for Economic Planning

Place: Accra
Date: 14 July 1977

¹ Signed by B. Halbert — Signé par B. Halbert.

² Signed by R. K. A. Gardiner — Signé par R. K. A. Gardiner.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET LA RÉPUBLIQUE DU GHANA RELATIF À LA POURSUITE DE LEUR ASSISTANCE EN FAVEUR DE L'INSTITUT RÉGIONAL D'ÉTUDES DÉMOGRAPHIQUES CRÉÉ À ACCRA EN FÉVRIER 1972

Le Gouvernement de la République du Ghana (ci-après dénommé le « Gouvernement ») et l'Organisation des Nations Unies,

Désireux de continuer à favoriser et à renforcer la recherche démographique et la formation de personnel en matière démographique et dans les domaines connexes principalement dans les pays d'expression anglaise intéressés d'Afrique, en continuant de fournir une assistance à l'Institut régional d'études démographiques établi à Accra, compte tenu du ressort territorial d'autres institutions analogues, afin d'éviter les doubles emplois,

Sont convenus de ce qui suit :

Article I

L'Institut régional d'études démographiques (ci-après dénommé l'« Institut »), créé à Accra conformément à l'Accord signé le 3 décembre 1971², poursuivra ses activités en application des dispositions du présent Accord. L'Institut continuera d'avoir une personnalité juridique distincte de celle des Parties et ne sera pas considéré comme un organisme de l'Organisation des Nations Unies ou du Gouvernement.

Article II. OBJECTIFS ET ACTIVITÉS DE L'INSTITUT

1. L'Institut s'efforcera de servir principalement les pays d'expression anglaise intéressés d'Afrique.

2. Les objectifs et activités de l'Institut seront les suivants :

- a) Servir de centre de formation et de recherche en matière démographique et dans les domaines connexes pour les pays visés au paragraphe 1;
- b) Organiser des cours de formation intensive et de recherche dirigée en matière démographique ou dans les domaines connexes en utilisant l'anglais comme langue véhiculaire. Par ailleurs, l'Institut pourra également dispenser des cours spécialisés, une formation en cours d'emploi et des cours spéciaux;
- c) Effectuer, diriger et, en consultation avec l'Organisation des Nations Unies, publier des travaux de recherche technique et de recherche appliquée sur les tendances démographiques et sur leurs rapports avec les facteurs économiques et sociaux en tenant compte des résultats des derniers recensements démographiques et d'autres données, entreprendre des travaux de recherche sur le terrain dans les pays visés au paragraphe 1 ci-dessus, à la demande des gouvernements intéressés ou en accord avec eux, et publier les résultats en consultation avec l'Organisation des Nations Unies;

¹ Entré en vigueur le 14 juillet 1977 par la signature, avec effet rétroactif au 1^{er} juillet 1977, date de l'expiration de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies et la République du Ghana relatif à la création d'un Institut régional de formation et de recherche démographiques signé à Accra le 3 décembre 1971 (voir note 2 ci-dessous), conformément à l'article IX, paragraphe 1.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 982, p. 203.

d) Fournir des renseignements ou des services consultatifs en matière démographique et dans les domaines connexes aux pays intéressés visés au paragraphe 1 de l'article II, qui en feront la demande, en coordination avec les autres services consultatifs de l'Organisation des Nations Unies.

3. Les moyens de formation dont disposera l'Institut pourront être utilisés par :

- a) Des stagiaires venant des pays visés au paragraphe 1 ci-dessus, auxquels l'Organisation des Nations Unies conformément aux dispositions de l'article VI ci-après, ou des institutions nationales ou internationales, dans le cadre d'arrangements spéciaux approuvés par le Conseil d'administration de l'Institut, conformément à l'article III ci-après, pourront octroyer des bourses qui leur permettront de recevoir une formation à l'Institut ou d'y effectuer des travaux de recherche. Un nombre limité de ressortissants de la République du Ghana, qui normalement ne pourra pas être supérieur à cinq, sera financé par les Nations Unies;
- b) Des ressortissants de la République du Ghana désignés par le Gouvernement, en plus du nombre limité financé par les Nations Unies prévu à l'article II, 3, a, à concurrence d'un nombre maximal qui sera fixé d'un commun accord par l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement, compte tenu des possibilités maximales de l'Institut en matière de recherche et de formation pendant chaque année universitaire. Les frais de ces stagiaires seront à la charge du Gouvernement de la République du Ghana, conformément à l'article VII, I, j;
- c) Des chercheurs et des étudiants d'universités ou d'autres institutions des pays desservis par l'Institut, à concurrence d'un nombre maximal qui sera fixé par le conseil d'administration de l'Institut.

4. L'Institut décidera, par l'intermédiaire du conseil d'administration, du niveau d'instruction minimal requis pour participer à ses programmes de formation ou de recherche. Sur recommandation du conseil d'administration, le programme de formation et de recherche ainsi que les principes applicables en ce qui concerne les examens d'entrée et les épreuves finales seront arrêtés d'un commun accord par l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement de manière que la valeur des diplômes délivrés par l'Institut soit reconnue.

5. Une coopération sera instituée avec les organismes du Gouvernement, les universités et les institutions d'études et de recherche des pays desservis par l'Institut ainsi qu'avec les institutions spécialisées des Nations Unies, dans l'intérêt des programmes de recherche et de formation et des programmes consultatifs de l'Institut.

Article III. CONSEIL D'ADMINISTRATION

1. La responsabilité tant de l'établissement et de l'évaluation des programmes de recherche et de formation et des programmes consultatifs de l'Institut que des tâches connexes nécessaires à la bonne marche de l'Institut sera confiée au conseil d'administration.

2. Le conseil d'administration sera composé de huit membres désignés de la façon suivante :

- Quatre membres nommés par le Gouvernement, qui désignera l'un d'entre eux président du conseil d'administration;
- Quatre membres nommés par l'Organisation des Nations Unies dont l'un sera le représentant du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, un autre sera le représentant du Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique, un autre sera le Représentant résident du Programme des Nations Unies pour le développement au Ghana ou son représentant et un autre sera le Directeur de l'Institut (visé à l'article V ci-après).

3. Le conseil d'administration se réunira aussi souvent qu'il le faudra et au minimum une fois par an.

4. Le conseil d'administration approuvera son règlement intérieur qui lui permettra notamment de déléguer une partie de ses pouvoirs au Directeur quand il le jugera nécessaire pour la bonne marche de l'Institut.

Article IV. COMITÉ CONSULTATIF

1. Un comité consultatif (ci-après dénommé le «Comité») exercera les fonctions d'organe consultatif pour l'évaluation des programmes de l'Institut. Il examinera les programmes de recherche et de formation de l'Institut et présentera au conseil d'administration, en ce qui concerne le développement de ces programmes, des recommandations inspirées des intérêts des pays desservis par l'Institut, et plus particulièrement la coordination des intérêts nationaux et internationaux dans le programme de recherche de l'Institut.

2. Le comité sera composé des membres suivants :

- Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique ou une personne désignée par lui;
- Le Directeur de la Division de la population de l'Organisation des Nations Unies ou son représentant;
- Trois experts au maximum désignés par le Gouvernement;
- Trois experts de trois des Etats desservis par l'Institut (autres que la République du Ghana) qui seront, dans la mesure du possible, désignés à tour de rôle par l'Organisation des Nations Unies en consultation avec les gouvernements intéressés;
- Un représentant de l'Union internationale pour l'étude scientifique de la population;
- Deux représentants désignés par l'Organisation des Nations Unies qui seront choisis parmi les membres du personnel des institutions spécialisées intéressées et des organisations non gouvernementales qui travaillent dans les pays desservis par l'Institut;
- Un représentant des professeurs de l'Institut élu par ses pairs;
- Le Directeur de l'Institut.

Le comité se réunira une fois tous les deux ans et élira son président pour la session.

Article V. DIRECTEUR

1. L'Organisation des Nations Unies, en consultation avec le Gouvernement, désignera un Directeur de l'Institut.

Le Directeur de l'Institut aura les fonctions suivantes :

- a) Préparer, organiser et diriger les programmes de formation et de recherche et les programmes consultatifs ainsi que les activités de l'Institut;
- b) Assumer la responsabilité de l'administration de l'Institut suivant les principes généraux arrêtés par le conseil d'administration, avec l'assistance de ce conseil et sous sa surveillance générale;
- c) Maintenir avec les gouvernements intéressés, l'Organisation des Nations Unies et ses institutions spécialisées les contacts nécessaires à la bonne exécution des programmes de l'Institut;

- d) Maintenir des rapports de coopération avec les organismes et les institutions (ainsi qu'il est stipulé à l'article II ci-dessus);
- e) Prendre des dispositions pour assurer la nomination du personnel technique ainsi que du personnel d'administration et de bureau nécessaire à l'Institut, avec le concours d'un comité de sélection qu'il présidera, étant entendu que ce personnel ne sera pas considéré comme personnel de l'Organisation des Nations Unies, et que les salaires et indemnités qui lui seront remis ne créeront pas, pour l'Organisation des Nations Unies, de responsabilité financière plus étendue que celle que prévoit le paragraphe 3 de l'article VI du présent Accord;
- f) Effectuer dans les pays desservis par l'Institut, au siège de la Commission économique pour l'Afrique ou au siège de l'Organisation des Nations Unies, les déplacements nécessaires au développement, au bon fonctionnement et à l'efficacité des programmes de l'Institut. Par ailleurs, le Directeur consultera les gouvernements intéressés pour s'assurer que les anciens stagiaires trouveront dans les services nationaux de ces pays des emplois correspondant à leurs compétences;
- g) Etablir des rapports annuels sur l'état des activités de recherche et de formation et des activités consultatives de l'Institut, qui seront soumis au conseil d'administration. Le rapport du Directeur ou des extraits de ce rapport pourront être distribués aux gouvernements des pays desservis par l'Institut, à condition que l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement en décident ainsi d'un commun accord;
- h) Représenter l'Institut et agir en son nom auprès d'autres organismes ou institutions ou auprès des particuliers;
- i) Etablir, en vue de le soumettre à l'approbation du conseil d'administration, le règlement intérieur de l'Institut.

3. Le Directeur assurera une liaison, soit par correspondance, soit de toute autre manière, avec les services compétents de l'Organisation des Nations Unies. Il tiendra les Nations Unies au courant des activités de l'Institut et proposera des moyens d'améliorer son efficacité dans le cadre de l'ensemble des programmes de population et de développement de l'Organisation des Nations Unies.

4. Le Directeur prêtera son concours au conseil d'administration et au comité consultatif en occupant les fonctions stipulées aux articles III et IV. Il assurera le secrétariat des séances et conservera les archives. En outre il sera responsable de la mise en application des décisions prises par le conseil d'administration et de la diffusion des recommandations du comité consultatif.

5. En cas d'absence ou de maladie, le Directeur déléguera ses fonctions organiques et administratives à un membre de rang élevé du personnel de l'Institut. Cette délégation de pouvoirs devra être faite en consultation avec le président du conseil d'administration.

Article VI. PARTICIPATION DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

I. Conformément aux résolutions et aux décisions de ses organes, dans la mesure où ses ressources le lui permettront et à l'aide de subventions extra-budgétaires, l'Organisation des Nations Unies fournira à l'Institut, jusqu'à la fin de la dixième année civile du fonctionnement de l'Institut, une assistance technique qui prendra les formes suivantes :

- a) Services du Directeur de l'Institut;
- b) Services de quatre enseignants à plein temps au moins et de six au plus (démographes, etc.) pour faire partie du personnel de l'Institut et, pendant la période de cinq ans de l'Accord, 60 mois-homme de services consultatifs de courte durée;

- c) Bourses annuelles pour 45 stagiaires au maximum; les bénéficiaires devront venir des pays desservis par l'Institut. Ces bourses seront octroyées, conformément aux règles applicables de l'Organisation des Nations Unies, à des stagiaires dont les gouvernements présenteront des demandes de bourse à l'Institut. Ces bourses comporteront notamment le paiement des frais de voyage, en tout ou en partie, du lieu de résidence du stagiaire jusqu'à l'Institut et retour, ainsi que le versement d'une indemnité de subsistance mensuelle;
- d) Paiement des honoraires des consultants et des frais de travaux de recherche sur le terrain dans les pays desservis par l'Institut, que l'Institut aura fixés en accord avec le Gouvernement ou les institutions intéressées et que l'Organisation des Nations Unies aura autorisés;
- e) Livres (pour la bibliothèque de l'Institut et pour les stagiaires, périodiques, journaux, matériel pédagogique, équipement technique, fournitures et moyens nécessaires pour procéder à des enquêtes sur place, impression et publication des monographies et des résultats des recherches et services et fournitures contractuels autorisés par l'Organisation des Nations Unies;
- f) Moyens de transport autres que ceux prévus à l'article VII, alinéa *h* du paragraphe I.

2. L'Organisation des Nations Unies utilisera au profit de l'Institut les fonds versés à cette fin par des organisations publiques ou privées.

3. Pour des raisons de convenance, l'Organisation des Nations Unies pourra déléguer en totalité ou en partie au Secrétaire exécutif de la CEA, au Bureau du PNUD à Accra ou au Directeur de l'Institut, le pouvoir de gérer les fonds qu'elle met chaque année à la disposition de l'Institut. La comptabilité sera régie par les règles appliquées en la matière par l'Organisation des Nations Unies.

Article VII. PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT

1. La participation du Gouvernement prendra la forme suivante jusqu'à la fin de la dixième année civile de fonctionnement de l'Institut :

- a) Fournir les services à plein temps d'au moins deux enseignants (démographes, etc.) pour faire partie du personnel de l'Institut et au moins cinq et au plus sept chargés de recherche;
- b) Fournir les services à temps partiel d'enseignants faisant partie des universités et instituts de la République du Ghana et des organismes intéressés du Gouvernement dans la mesure où cela est nécessaire pour exécuter les programmes de l'Institut;
- c) Laisser une entière liberté de circulation pour permettre d'assurer la formation et la recherche sur place au Ghana et un accès aux services et installations appropriés sur la base d'un arrangement entre l'Institut et le Gouvernement;
- d) Fournir les services du personnel technique, administratif ou de bureau dont le Directeur et le personnel de recherche et de formation de l'Institut pourraient avoir besoin;
- e) Fournir les locaux nécessaires au bon fonctionnement de l'Institut, notamment des bureaux pour le personnel de recherche, le personnel enseignant et le personnel administratif, les salles de cours et les locaux nécessaires pour une bibliothèque et pour l'entreposage du matériel et des fournitures;
- f) Fournir le mobilier et les fournitures de bureau pour l'Institut et pour les logements des stagiaires, y compris les services nécessaires à l'installation ainsi qu'à l'entretien et à la sécurité des locaux;

- g) Fournir les services téléphoniques, télégraphiques et postaux nécessaires au bon fonctionnement et à l'administration de l'Institut;
- h) Fournir des logements aux boursiers de l'ONU que ceux-ci paieraient eux-mêmes avec leur bourse; fournir au personnel et aux stagiaires les moyens de transport, à l'intérieur de la République du Ghana, qui pourraient être nécessaires pour des déplacements entrepris dans le cadre des programmes de recherche et de formation de l'Institut;
- i) Fournir aux fonctionnaires de l'ONU affectés à l'Institut les soins médicaux et les facilités de logement dont bénéficient les autres experts de l'assistance technique de l'ONU en République du Ghana;
- j) Payer les indemnités de subsistance mensuelle, les frais de voyage et d'achat de livres et autres frais éventuels, s'il y a lieu, des ressortissants de la République du Ghana qui pourraient être choisis comme stagiaires, chercheurs ou assistants à l'Institut, conformément aux dispositions de l'article II ci-dessus.

2. Aux termes d'un accord entre le Gouvernement et l'Institut, le Gouvernement versera une contribution globale qui représentera sa part des dépenses de l'Institut, et qui couvrira les diverses formes de participation énumérées dans le paragraphe ci-dessus.

3. Le Gouvernement devra répondre à toutes réclamations que des tiers résidant sur son territoire pourraient présenter contre l'Organisation des Nations Unies ou son personnel et mettra hors de cause l'Organisation des Nations Unies et son personnel en cas de réclamation et les dégagera de toute responsabilité découlant d'opérations exécutées en vertu du présent Accord, sauf si les Parties conviennent que ladite réclamation ou ladite responsabilité résulte d'une négligence grave ou d'une faute intentionnelle des intéressés.

Article VIII. FACILITÉS, PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

1. Le matériel scientifique, l'équipement et le matériel pédagogique, les articles et les fournitures (machines à calculer, livres, films, etc.) acquis pour l'Institut seront importés librement et sans restriction et seront exemptés de droits de douane ou autres droits ou taxes. Il est entendu toutefois que ces articles et ces marchandises ne pourront être vendus ni échangés en République du Ghana, excepté dans certaines conditions convenues avec le Gouvernement.

2. Dans l'exercice de leurs fonctions auprès de l'Institut, les fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies bénéficieront des privilèges et immunités prévus aux articles V et VII de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies¹, et les membres du conseil d'administration et du comité consultatif nommés par l'ONU qui ne sont pas fonctionnaires de l'Organisation jouiront des privilèges et immunités prévus par l'article VI de la Convention, s'ils ne sont pas fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées. Les membres du personnel enseignant dont les services ont été fournis par l'Organisation des Nations Unies bénéficieront des privilèges et immunités prévus à l'article VI de la Convention, s'ils ne sont pas fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées.

3. Sans préjudice de la disposition précédente, le Gouvernement s'engage à accorder à tous les membres du conseil d'administration et du comité consultatif les facilités et le concours dont ils pourraient avoir besoin pour pouvoir assurer leurs fonctions auprès de l'Institut.

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

4. Tous les boursiers de l'ONU qui seront stagiaires de l'Institut et qui ne sont pas ressortissants de la République du Ghana pourront librement pénétrer sur le territoire de la République du Ghana, en sortir et y séjourner pendant la période nécessaire à leur formation. Des facilités leur seront accordées pour leur permettre de voyager rapidement; lorsque des visas seront nécessaires, ils leur seront délivrés rapidement et gratuitement.

Article IX. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le présent Accord entrera en vigueur à l'expiration de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies et la République du Ghana relatif à la création de l'Institut régional de formation et de recherche démographiques, signé à Accra le 3 décembre 1971. Le présent Accord demeurera en vigueur jusqu'à la fin de la dixième année civile et pourra être prorogé pour une période que les deux Parties arrêteront d'un commun accord; en tout état de cause, les Parties entameront des consultations 18 mois avant la fin du présent Accord en vue de continuer à coopérer à la gestion de l'Institut.

2. Le présent Accord pourra être modifié d'un commun accord entre les Parties et chacune des Parties examinera avec attention et dans un esprit favorable toute proposition présentée dans ce cas.

3. Chacune des Parties pourra dénoncer le présent Accord moyennant notification écrite adressée à l'autre Partie. Cette dénonciation prendra effet 90 jours après la date où aura été reçue la notification, sous réserve que la notification soit reçue au moins six mois avant l'ouverture de l'année universitaire suivante. Nonobstant cette disposition, l'Accord ne pourra prendre fin avant la fin de l'année universitaire au cours de laquelle la notification est reçue.

SIGNÉ par les représentants, dûment habilités à cet effet, par l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement de la République du Ghana.

Pour l'Organisation
des Nations Unies :
Le Représentant résident a.i.
du Programme des Nations Unies
pour le développement,

[B. HALBERT]

Lieu : Accra

Date : le 14 juillet 1977

Pour le Gouvernement
de la République du Ghana :
Le Commissaire à la planification
économique,

[R. K. A. GARDINER]

Lieu : Accra

Date : le 14 juillet 1977

II

Treaties and international agreements

filed and recorded

from 17 June 1977 to 14 July 1977

Nos. 785 to 787

Traités et accords internationaux

classés et inscrits au répertoire

du 17 juin 1977 au 14 juillet 1977

N^{os} 785 à 787

No. 785

FRANCE
and
IRAN

**General Cultural Agreement. Signed at Paris on 25 April
1929**

Authentic text: French.

Filed and recorded at the request of France on 7 July 1977.

FRANCE
et
IRAN

Accord culturel général. Signé à Paris le 25 avril 1929

Texte authentique : français.

Classé et inscrit au répertoire à la demande de la France le 7 juillet 1977.

ACCORD¹ CULTUREL GÉNÉRAL

Afin de rendre plus étroites les relations intellectuelles scolaires entre la République Française et l'Empire de Perse, il a été convenu ce qui suit :

Article premier. Les Persans pourvus du diplôme de fin d'études secondaires délivré par le Ministère de l'Instruction publique de Perse seront acceptés, sans autre examen, dans les Universités françaises.

Article 2. Ils seront admis à suivre les mêmes études et à postuler les mêmes grades et diplômes que les étudiants munis du diplôme français de bachelier de l'Enseignement Secondaire.

Article 3. Toutefois, ces étudiants ne pourront s'inscrire en vue des grades et diplômes d'Etat de Docteur en Médecine, de pharmacien et de chirurgien-dentiste s'ils ne justifient des titres français exigés par les lois et règlements; mais ils pourront postuler les diplômes délivrés par les Universités et sanctionnant les mêmes études.

Article 4. Sous la réserve précédente, aucune réserve ne sera faite au point de vue scolaire entre les étudiants persans et les étudiants français.

Article 5. Il pourra être institué une Commission technique chargée d'étudier les questions se rapportant aux relations scientifiques et scolaires entre les deux Pays et de proposer à leur Gouvernement les mesures propres à les développer.

FAIT à Paris le 25 avril 1929.

Le Ministre de l'Instruction
publique et des Beaux-Arts
de la République Française,

PIERRE MARRAUD

Le Ministre de Perse à Paris,

HUSSEIN ALA

¹ Entré en vigueur le 25 avril 1929 par la signature.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

GENERAL CULTURAL AGREEMENT¹

With a view to developing intellectual relations in the field of education between the French Republic and the Persian Empire, it has been agreed as follows:

Article 1. Persians holding a secondary school leaving certificate issued by the Persian Ministry of Education shall be admitted to French universities without further examination.

Article 2. They shall be admitted to take the same courses and to apply for the same degrees and diplomas as students holding the French general certificate of secondary education.

Article 3. However, such students may not enrol in courses leading to the State degrees and diplomas of doctor of medicine, pharmacist and dental surgeon without establishing that they hold the French certificates required under the laws and regulations; on the other hand, they may apply for diplomas conferred by the Universities that officially recognize that they have completed the same courses.

Article 4. Subject to the above reservation, no distinction shall be made from the academic point of view between Persian and French students.

Article 5. A technical committee may be set up to study questions affecting scientific and scholastic relations between the two countries and to propose to their Governments suitable measures for promoting such relations.

DONE at Paris on 25 April 1929.

French Minister of Education
and Fine Arts,
PIERRE MARRAUD

Persian Minister at Paris,
HUSSEIN ALA

¹ Came into force on 25 April 1929 by signature.

No. 786

**SWITZERLAND
and
REPUBLIC OF KOREA**

**Agreement relating to regular air transport (with annex).
Signed at Bern on 15 December 1975**

Authentic texts: French, Korean and English.

*Filed and recorded at the request of the International Civil Aviation
Organization on 8 July 1977.*

**SUISSE
et
RÉPUBLIQUE DE CORÉE**

**Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec an-
nexe). Signé à Berne le 15 décembre 1975**

Textes authentiques : français, coréen et anglais.

*Classé et inscrit au répertoire à la demande de l'Organisation de l'aviation
civile internationale le 8 juillet 1977.*

ACCORD¹ ENTRE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la République de Corée,
 Considérant que la Suisse et la République de Corée 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 entre leurs pays respectifs et au-delà,

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 Fédérale de l'Air, et en ce qui concerne la République de Corée, le Ministère des transports ou, dans les deux cas, toute personne ou 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.

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord, et toutes références à l'Accord incluront des références à l'Annexe, sauf dispositions contraires.

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 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;

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 du courrier.

3. Rien, dans le paragraphe 2 du présent article, ne sera considéré comme conférant à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 15 décembre 1975, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 20 novembre 1976, date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles, conformément à l'article 19.

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, et vol. 958, p. 217.

du courrier moyennant rémunération ou location et 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 des deux Parties Contractantes.

2. La Partie Contractante qui a reçu la notification de désignation accordera 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 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 qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. 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 10 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

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. Elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci; ou 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, ou pour raison de sécurité de la navigation aérienne, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

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

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 du et vers le 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. 1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi que leurs équipements, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. 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 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 il ont été embarqués.

3. Les équipements 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. 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

ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 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, marchandises ou courrier, 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, marchandises ou courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas accorder de préférences à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

4. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes 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.

5. 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.

6. En ce qui concerne l'activité commerciale de la représentation de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante, le principe de réciprocité s'appliquera dans les limites des lois et règlements de cette autre Partie Contractante.

Article 9. 1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront, durant la période 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 10. 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 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 (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. 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'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel.

5. A défaut d'accord le différend sera soumis à l'arbitrage prévu à l'article 15 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 15 du présent Accord, mais au plus pendant douze (12) mois à partir du jour du refus de l'approbation par les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes.

Article 11. Chaque Partie Contractante s'engage à garantir à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer à son siège les excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire. La procédure pour un tel transfert devra cependant être conforme aux lois et règlements sur les changes de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle le revenu a été réalisé. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, cet accord spécial sera applicable.

Article 12. 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 13. 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 (60) jours à compter de la date de la réception de la demande.

Article 14. 1. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur lorsque les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

2. Des modifications à l'Annexe au présent Accord 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.

Article 15. 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 dater 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 16. Le présent Accord et ses amendements éventuels seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. Le présent Accord sera mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 18. 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 (12) mois se sera écoulé, à moins que cette 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 (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

Article 19. Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

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

FAIT à Berne, le 15 décembre 1975, en double exemplaire, en langues française, coréenne et anglaise, les trois textes faisant également foi.

En cas de désaccord concernant l'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Conseil Fédéral Suisse :

GRABER

Pour le Gouvernement
de la République de Corée :

K. PAK

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 République de Corée</i>	<i>Points au-delà de la République de Corée</i>
Points en Suisse	Vienne ou Athènes ou Istanbul Le Caire ou Beyrouth Un point en Arabie Saoudite Un point dans le Golfe arabe Téhéran Karachi ou Bombay ou Delhi ou Colombo Bangkok Singapour ou Kuala Lumpur Hong-kong ou Manille ou Taïpeh	Deux points en République de Corée	

Tableau II

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par la République de Corée :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Suisse</i>	<i>Points au-delà de la Suisse</i>
Points en Corée	Hong-kong ou Manille ou Taïpeh Singapour ou Kuala Lumpur Bangkok Karachi ou Bombay ou Delli ou Colombo Téhéran Un point dans le Golfe arabe Un point en Arabie Saoudite Le Caire ou Beyrouth Athènes ou Istanbul ou Rome	Deux points en Suisse	

NOTES

1. Les points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance de l'entreprise désignée, 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.
 3. L'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie Contractante peut terminer n'importe lequel de ses services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
 4. Chaque entreprise désignée a le droit de desservir des points non mentionnés, à la condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.
 5. Chaque service sera exploité sur une route raisonnablement directe.
-

[KOREAN TEXT — TEXTE CORÉEN]

서서연방과 대한민국간의 정기 항공운수에 관한 협정

서서연방 정부와 대한민국 정부는,

서서와 대한민국이 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된
국제민간항공협약의 당사국임을 고려하고,

항공운수 분야에 있어서 국제협력을 발전시키기를 희망하며,

각자의 영역간 및 그 이원의 정기 항공업무를 개설할 목적으로 협정을
체결하기를 희망하여,

전권대표를 임명하였으며, 협정의 체결을 위하여 정당히 권한을
위임받은 등 대표들은 다음과 같이 합의하였다.

제 1 조

1. 이 협정의 목적상,

(a) "협약"이라 함은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여
개방된 국제민간항공협약을 의미한다.

(b) "항공당국"이라 함은, 대한민국의 경우에 코롱부, 서서의 경우에 연방항공국, 또는 양자의 경우에 동 당국에 현재 부과된 기능을 수행할 수 있는 권한이 부여된 개인 또는 기관을 의미한다.

(c) "지정항공사"라 함은 일방 계약당사국이 이 협정 제 3조에 따라 합의된 항공업무의 운행을 위하여 지정한 항공사를 의미한다.

2. 부속서는 이 협정의 불가분의 일부를 이루며, 협정이라고 함은 달리 규정되는 경우를 제외하고는 부속서를 포함한다.

제 2 조

1. 각 계약당사국은, 이 협정 부속서의 부표에 명시되어 있는 노선에서의 항공업무를 개설할 목적으로, 이 협정에 명시된 권리를 타방 계약당사국에 부여한다. 그러한 업무와 노선은 이하 "합의된 업무" 및 "특정노선"이라 한다.

2. 이 협정의 제구정에 따를 것으로 하여, 각 계약당사국에 의하여 지정된 항공사는 국제업무를 운행함에 있어서 다음의 제권리를 향유한다.

(a) 타방 계약당사국의 영역을 무착륙으로 비행하는 권리

(b) 비운수 목적으로 동 영역에 착륙하는 권리

(c) 부속서에 명시된 제지점상의 동 영역내에서 국제여객 화물 및 우편물을 적재하고 또한 적하하는 권리

3. 본조 2항의 어떠한 규정도 유로 또는 전세로 수송되고 또한 타방 계약당사국 영역내의 다른 지점을 목적지로 하는 여객 화물 또는 우편물을 동 타방 계약당사국의 영역내에서 적재하는 권리를 일반 계약당사국의 지정항공사에 부여하는 것으로 간주되지 아니한다.

제 3 조

1. 각 계약당사국은 합의된 업무를 운행할 목적으로 하나의 항공사를 지정하는 권리를 가진다. 동 지정은 양 계약당사국의 항공당국간의 서면 통고로써 이행된다.

2. 지정통고를 받은 계약당사국은, 본조 3항 및 4항의 제규정에 따를 것으로 하여, 타방 계약당사국의 지정항공사에 대하여 지체 없이 필요한 운행 허가를 부여한다.

3. 일반 계약당사국의 항공당국은, 타방 계약당사국이 지정한 항공사에 대하여, 협약의 규정에 따라 동 항공당국에 의하여 국제 항공업무의 운행에 통상적으로 적용되는 법령에서 정한 조건을 이행할 자격이 있음을 입증하도록 요구할 수 있다.

4. 각 계약당사국은, 지정항공사의 소유권의 대부분과 실효적 관리권이 동 항공사를 지정하는 계약당사국 또는 그 국민에게 속하고 있음을 동 계약당사국이 입증하지 못하는 경우에는 언제라도, 본조 2항에 언급된 운항허가를 부여하지 아니하거나 또는 이 협정 제 2조에 명시된 권리를 지정항공사가 수행하는데 필요하다고 간주하는 조건을 부과하는 권리를 가진다.

5. 본조 2항에 규정된 운항허가를 받은 후에, 지정항공사는 언제든지 합의된 업무의 운행을 개시할 수 있다. 다만, 이 협정 제 10조의 규정에 따라 확정된 운임이 동 업무에 관하여 유효할 것을 조건으로 한다.

제 4 조

1. 각 계약당사국은, 다음의 각 경우에, 타방 계약당사국의 지정 항공사에 의한 운항허가를 취소하거나 또는 이 협정 제 2조에 명시된 권리 행사를 정지시키며 또는 그러한 권리 행사에 필요하다고 간주하는 조건을 부과하는 권리를 가진다.

(a) 각 계약당사국이 지정항공사의 소유권의 대부분과 실효적 관리권이 동 항공사를 지정하는 계약당사국 또는 그 국민에게 속하고 있음을 동 계약당사국이 입증하지 못하는 경우

(b) 지정항공사가 그러한 권리를 부여하는 계약당사국의 법령을 준수하지 아니한 경우, 또는

(c) 지정항공사가 이 협정에서 정한 조건에 따라 합의된 업무를

운행하지 아니하는 경우

2. 본조 1항에 규정된 취소 정지 또는 조건의 부과가 법령의 계속적인
침해를 방지하기 위하여 즉각적으로 또는 항행의 안전을 위한 이유에서
필요하지 아니하는한, 그러한 권리는 타방 체약당사국과 협의한 후에만 행사된다.

제 5 조

1. 지정항공사는 양 체약당사국의 영역간의 합의된 업무를 운행함에
있어서 공정하고 균등한 기회를 향유한다.

2. 각 체약당사국의 지정항공사는, 타방 체약당사국 항공사의 합의된
업무에 부당하게 영향을 주지 않도록, 타방 체약당사국 지정항공사의 이익을
고려하여야 한다.

3. 지정항공사가 제의한 수송력은 수송 수요에 포함되어야 한다.

4. 합의된 업무의 주요 목표는 항공사를 지정한 체약당사국의 영역과
특정노선상에 운항되는 제지점간의 수송 수요에 상응하는 수송력을 제공함에
있다.

5. 타방 체약당사국의 영역과 제 3국의 영역간의 국제운수를 운행하는
각 지정항공사의 권리는, 양 체약당사국이 지지하는 정상적 발전의 일반

업칙에 일치하고 또한 수송력과 아래것에 부합하는 조건에 따를 것으로 하여 행사되어야 한다.

(a) 항공사를 지정한 계약당사국의 영역을 출발지와 목적지로 하는 수송 수요

(b) 지방적 또는 지역적인 항공업무를 고려하여 항공업무가 통과하는 지역의 수송 수요

(c) 합의된 업무의 경제적 운행의 필요성

제 6 조

1. 일방 계약당사국의 지정항공사에 의하여 국제 항공업무에 운행되는 항공기와 그 장비, 연료 및 윤활유의 공급, 동 항공기상의 식품 음료 및 담배를 포함한 항공기 비품은, 재반출될 때까지 동 항공기상에 있을 것을 조건으로, 타방 계약국의 영역에의 반입시에 모든 관세 검사수수료 및 기타 조세로 부러 면제된다.

2. 제공된 역무에 상응하는 부과금을 제외하고, 아래의 물품은 동일한 관세 수수료 및 조세로 부러 면제된다.

(a) 일방 계약당사국의 당국이 정한 한도내에서 동 일방

계약당사국의 영역에서 적재되고 또한 타방 계약당사국의 지정항공사에

의하여 국제 항공 업무에 운행되는 항공기상에서 사용하기 위한 항공기
비품

(b) 이러한 공급품이 적재된 계약당사국의 영역 상공을 운행하는
항로의 구간에서 동 공급품이 사용되는 경우에도, 국제 항공 업무에
운행되는 항공기에 공급하기 위하여 타방 계약당사국의 지정항공사를
목적지로 하는 연료 및 운할유

3. 항공기 장비와 일반 계약당사국의 지정항공사에 의하여 운행되는
항공기상에 보유되어 있는 물자 및 공급품은 타방 계약당사국 세관 당국의
승인을 받을 경우에만 동 타방 계약당사국의 영역내에 적하될 수 있다.
그러한 경우에 동 물품은, 재반출되거나 또는 관세 관계 규정에 따라 달리
처분될 때까지, 동 세관당국의 감시하에 둘 수 있다.

제 7 조

일반 계약당사국의 영역을 통과중에 있으며 또한 동 통과 목적을
위하여 지정된 공항의 구역을 떠나지 아니하는 여객 수하물 및 화물은
간단한 통제만을 받는다. 직접 통과중인 수하물과 화물은 관세 및 기타
유사한 조세로 부터 면제한다.

제 8 조

1. 국제항행에 종사하는 항공기의 일반 체약당사국 영역 출입국과 그러한 항공기의 동 영역 상공 비행을 규율하는 동 일반 체약당사국의 법령은 타방 체약당사국의 지정항공사에 적용된다.
2. 입국 출국 이민 세관 및 위생조치에 관한 수속절차와 같은 여객 승무원 화물 또는 우편물의 일반 체약당사국 출입 및 체재를 규율하는 동 체약당사국의 법령은, 그들이 동 일반 체약당사국의 영역내에 있는 동안, 타방 체약당사국의 지정항공사의 항공기가 운송하는 여객 승무원 화물 또는 우편물에 적용된다.
3. 각 체약당사국은, 본조에 규정된 법령을 적용함에 있어서, 타방 체약당사국의 지정항공사에 비하여 자국 항공사에 특혜를 부여하지 아니하기로 약속한다.
4. 타방 체약당사국의 지정항공사는, 일반 체약당사국이 제공하는 공항 및 기타 시설을 이용함에 있어서, 정기 국제 항공업무를 운행하는 자국 항공기가 지불해야 하는 것 보다 모액의 수수료를 지불하지 아니한다.

5. 입방 체약당사국의 지정항공사는 타방 체약당사국의 영역내에 대표부의 유지권을 가진다. 동 대표부에는 영업 운행 및 기술직원을 둘 수 있다.

6. 타방 체약당사국 영역내에서의 입방 체약당사국 지정항공사 대표부의 영업 활동에 관해서는, 타방 체약당사국의 법령의 범위내에서 상호주의의 원칙이 적용된다.

제 9 조

1. 입방 체약당사국이 발급하거나 또는 유효한 것으로 인정한 감항 증명서, 자격증명서 및 면허증은 그 유효기간 동안 타방 체약당사국에 의하여 유효한 것으로 인정된다.

2. 다만, 각 체약당사국은, 자국 영역 상공의 비행 목적상, 타방 체약당사국 또는 제 3국의 자국민에게 부여하였거나 또는 유효한 것으로 인정한 자격증명서 및 면허증을 유효한 것으로 인정하지 아니하는 권리를 유보한다.

제 10 조

1. 합의된 업무에 관한 운임은, 운행비 적정 이윤 각 업무의 성질 및 다른 제항공사에 의하여 부과된 운임을 포함한 제 관련요소를 적절하게 고려하여, 적당한 수준에서 확정된다.

2. 본조 1항에 언급된 운임은, 가능한한, 양 계약당사국 지정항공사의 상호 합의에 의하여 또한 동일 노선의 전부 또는 일부를 운행하는 다른 항공사와의 협의를 거쳐 확정된다.

3. 상기와 같이 합의된 운임은 제의된 실시 일자보다 적어도 30일 이전에 승인을 받기 위하여 양 계약당사국의 항공당국에 제출되어야 한다. 특별한 경우에 동 시한은 항공당국의 동의에 따를 것으로 하여 단축될 수 있다.

4. 지정항공사가 합의할 수 없거나 또는 운임이 일방 계약당사국의 항공당국에 의하여 승인되지 아니할 경우에, 양 계약당사국의 항공당국은 상호 합의에 의하여 운임을 결정하도록 노력한다.

5. 합의가 성립되지 아니할 경우에, 분쟁은 제 15조에 규정된 중재 재판에 회부된다.

6. 이미 확정된 운임은 본조 및 이 협정 제 15조에 따라 새 운임이 확정될 때까지 유효하나, 그 기간은 일방 계약당사국의 항공당국에 의한 불승인 일자로부터 12개월을 초과할 수 없다.

제 11 조

각 계약당사국은, 타방 계약당사국의 지정항공사에 대하여, 자국의 영역내에서 취득하는 수입중에서 지출에 대한 초과액을 그 본사에 송금하는 권리를 보장하기로 약속한다. 다만, 그 송금 절차는 수입이 발생한 영역내의 계약당사국의 외환관계 법령에 따른다. 특별 협정에 의하여 계약당사국간의 지불이 규제되는 경우에는 그 특별협정이 적용된다.

제 12 조

계약당사국의 항공당국은 요청에 따라 합의된 업무를 수행한 수송량에 관한 정기적 통계 또는 기타의 유사한 정보를 상호 제공한다.

제 13 조

1. 각 계약당사국 또는 그 항공당국은 언제라도 타방 계약당사국 또는 그 항공당국과의 협의를 요청할 수 있다.
2. 일방 계약당사국 또는 그 항공당국에 의하여 협의가 요청되면 동 요청을 받은 일자로 부러 60일 이내에 동 협의를 개시하여야 한다.

제 14 조

1. 이 협정의 수정은 양 계약당사국이 국제협정의 체결과 발효에 관한 그 헌법상 절차의 이행을 상호 통고한 때에 발효한다.

2. 이 협정 부속서의 수정은 계약당사국의 항공당국간에 직접 합의될 수 있다. 동 수정은 외교공관의 교환에 의하여 확인된 후에 발효한다.

제 15 조

1. 직접 교섭 또는 외교경로를 통하여 해결될 수 없는 이 협정의 해석 또는 적용에 관한 계약당사국간의 분쟁은 어느 계약당사국의 요청에 따라 3인으로 구성되는 중재재판소에 회부된다.

2. 그러한 경우에 각 계약당사국은 1인의 중재관을 임명하며, 동 양인은 제 3국 국민인 제 3의 중재관을 재판장으로 선임한다. 일방 계약당사국이 1인의 중재관을 임명한 일자로부터 2개월의 기간내에 타방 계약당사국이 자신의 중재관을 임명하지 아니하거나, 또는 제 2의 중재관이 임명된 그 익월내에 상기와 같이 임명된 중재관들이 재판장의 선임에 합의하지 못하는 경우에, 각 계약당사국은 국제민간항공기구 이사회 의장에게 필요한 임명절차를 취하여 줄것을 요청할 수 있다.

3. 중재재판소는 그 자신의 절차를 정하고 또한 절차 경비의 할당을 결정한다.

4. 양 계약당사국은 본조를 적용하여 내력진 결정에 따르기로 약속한다.

제 16 조

이 협정과 그 있을 수 있는 수정은 국제민간항공기구에 등록된다.

제 17 조

이 협정은 양 체결당사국을 구속하게 되는 다자협약에 따르면
개정되어야 한다.

제 18 조

1. 각 체결당사국은 이 협정을 종결시키는 그 결정을 언제든지 타방
체약당사국에 통고할 수 있다. 동 통고는 동시에 국제민간항공기구에 전달된다.
2. 상기 종료 통고는, 12 개월의 기간이 경과하기 전에 상호 합의에
의하여 철회되지 아니하는한, 동 기간중에 경과하는 시간표 기간의 마감에
따라 유효하게 된다.
3. 타방 체결당사국에 의한 접수 확인이 없는 경우에, 상기 통고는
국제민간항공기구가 동 통고 전달을 받는 일자로부터 14일후에 접수된 것으로
간주된다.

제 19 조

이 협정은 서명일자로 부터 잠정적으로 적용되며, 양 체결당사국이
국제협정의 체결과 발효에 관한 그 헌법상 절차의 이행을 상호 통고한 때에
발효한다.

이상의 증거로서, 양 계약당사국의 전권대표는 이 협정에 서명하였다.

1975년 월 일 베른에서 불어 한국어 및 영어로 세가지 협정문이
동등히 정본인 원본 2통을 작성하였다.

해석상의 의견차이가 있을 경우에는 영어본이 우선한다.

서서연방 정부를 위하여



대한민국 정부를 위하여



부 속 서

노선 부표노선 부표 1

서서의 지정항공사에 의하여 운행될 항공업무의 노선

<u>출발 제지점</u>	<u>중간 제지점</u>	<u>대한민국 내의 제지점</u>	<u>대한민국 이외의 제지점</u>
서서내의 제지점	비엔나 또는 아테네 또는 이스탄불, 카이로 또는 베이루트, 사우디아라비아내의 1 개지점, 아라비아만내의 1 개지점, 레헤란, 카라치 또는 봄베이 또는 뉴델리 또는 콜롬보, 방콕, 싱가포르 또는 쿠알라룸푸르, 홍콩 또는 마닐라 또는 타이페이	대한민국 내의 2 개지점	

노선 부부 2

대한민국의 지정항공사에 의하여 운행될 항공업무의 노선

<u>출발</u> <u>제지점</u>	<u>중간</u> <u>제지점</u>	<u>서서내의</u> <u>제지점</u>	<u>서서이업의</u> <u>제지점</u>
한국 내의 제지점	홍콩 또는 마닐라 또는 타이페이, 싱가포르 또는 쿠알라룸푸르, 방콕, 카라치 또는 봄베이 또는 뉴델리 또는 콜롬보, 테헤란, 아라비아만내의 1 개지점, 사우디아라비아내의 1 개지점, 카이로 또는 베이루트, 아테네 또는 이스탄불 또는 로마	서서내의 2 개지점	

주 석

- 어느 특정노선상의 제지점은, 지정항공사의 선택에 따라, 그 일부 또는 전부의 운행에서 생략될 수 있다.
- 어느 특정노선상의 제지점은 동 지점이 명시된 순서에 따라 반드시 운행될 필요는 없다.

3. 어느 계약당사국의 지정항공사는 타방 계약당사국 영역내의 업무를 종료시킬 수 있다.
 4. 각 지정항공사는, 명시되지 아니한 제지점과 타방 계약당사국 영역간에 운수권을 행사하지 않는다는 조건으로, 동 제지점에 운행하는 권리를 가진다.
 5. 각 업무는 합리적으로 보아 직선인 노선으로 운행된다.
-

AGREEMENT¹ BETWEEN THE SWISS CONFEDERATION AND THE REPUBLIC OF KOREA RELATING TO REGULAR AIR TRANS- PORT

The Swiss Federal Council and the Government of the Republic of Korea,
considering that Switzerland and the Republic of Korea are Parties to the Con-
vention 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 ser-
vices between and beyond their respective territories,

have appointed plenipotentiaries who, duly authorised to that effect, have
agreed as follows:

Article 1. 1. For the purpose of the present Agreement:

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 the Republic of Korea, the Ministry of Trans-
portation, or on 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 opera-
tion of the agreed air services.

2. The Annex forms an integral part of the present Agreement, and all refer-
ences to the Agreement shall include references 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 ser-
vices 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;

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 paragraph 2 of the present Article shall be deemed to confer on
the designated airline of one Contracting Party the right of taking up, in the territory

¹ Applied provisionally from 15 December 1975, the date of signature, and came into force definitively on 20 Novem-
ber 1976, the date on which the Contracting Parties had notified each other of the fulfilment of the constitutional formalities,
in accordance with article 19.

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, and vol. 958, p. 217.

of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. 1. Each Contracting Party shall have the right to designate 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 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 a preponderant 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 the present 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 10 of the present Agreement are in force with respect to such 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 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. it has no proof that a preponderant part of the ownership and effective control of the said airline 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 be necessary immediately to prevent further infringements of laws and regulations, or for reason of safety of air navigation, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

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

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

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

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

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

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

Article 6. 1. Aircraft operated on international services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their 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, inspection fees and other duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. 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 aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;
- b. spare parts and aircraft 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 aircraft 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 only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 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, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Each Contracting Party undertakes not to grant any preferences to its own airlines 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 operating on scheduled international services.

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

6. With regard to the commercial activity of the representation of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party, the principle of reciprocity shall be applied within its laws and regulations.

Article 9. 1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves its rights, however, not to recognise as valid, for the purpose of flights 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 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, 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 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 an 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 (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, 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 agreement the dispute shall be submitted to arbitration as provided for in Article 15 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 15 of the pres-

ent Agreement but not longer than twelve (12) months from the day of disapproval by the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties.

Article 11. Each Contracting Party undertakes to guarantee 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 its territory. The procedures for such remittance, however, shall be in accordance with the foreign exchange laws and regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued. If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall apply.

Article 12. 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 13. 1. Each Contracting Party or its aeronautical authorities may at any time request a consultation with the other Contracting Party or with its aeronautical authorities.

2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or their aeronautical authorities shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request.

Article 14. 1. Any modification of the present Agreement shall enter into force when the two Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional procedures relating to the conclusion and the entering into force of international agreements.

2. Modifications to the Annex of the present Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 15. 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 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 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 the present Article.

Article 16. The present Agreement and its possible modifications shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17. The present Agreement shall be amended so as to be in accordance with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 18. 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 termination of the time-table period during which a period of twelve (12) 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 (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organization will have received communication thereof.

Article 19. 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.

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

DONE at Bern in duplicate this 15th day of December 1975 in the French, Korean and English languages, all three texts being equally authentic.

In case of disagreement in interpretation the English text shall prevail.

For the Swiss Federal Council:

[Signed]¹

For the Government
of the Republic of Korea:

[Signed]²

¹ Signed by Graber.

² Signed by K. Pak.

A N N E X

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 the Republic of Korea</i>	<i>Points beyond the Republic of Korea</i>
Points in Switzerland	Vienna or Athens or Istanbul Cairo or Beirut One point in Saudi Arabia One point in the Arabian Gulf Teheran Karachi or Bombay or New Delhi or Colombo Bangkok Singapore or Kuala Lumpur Hong Kong or Manila or Taipei	Two points in the Republic of Korea	—

Route schedule II

Routes on which air services may be operated by the designated airline of the Republic of Korea:

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Switzerland</i>	<i>Points beyond Switzerland</i>
Points in Korea	Hong Kong or Manila or Taipei Singapore or Kuala Lumpur Bangkok Karachi or Bombay or New Delhi or Colombo Teheran One point in the Arabian Gulf One point in Saudi Arabia Cairo or Beirut Athens or Istanbul or Rome	Two points in Switzerland	—

NOTES

1. Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline, 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.
 3. The designated airline of either Contracting Party may terminate any of its services in the territory of the other Contracting Party.
 4. Each designated airline shall have the right to serve points not mentioned, on condition that no traffic rights are exercised between such points and the territory of the other Contracting Party.
 5. Each service shall be flown on a reasonably direct route.
-

No. 787

**UNITED NATIONS
(OFFICE OF THE UNITED NATIONS
DISASTER RELIEF CO-ORDINATOR)
and
INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION**

Memorandum of Understanding between the Director-General of the International Labour Office and the United Nations Disaster Relief Co-ordinator. Signed at Geneva on 14 July 1977

Authentic text: English.

Filed and recorded by the Secretariat on 14 July 1977.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
(BUREAU DU COORDONNATEUR DES
NATIONS UNIES POUR LES SECOURS
EN CAS DE CATASTROPHE)
et
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL**

Mémorandum d'accord entre le Directeur général du Bureau international du Travail et le Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe. Signé à Genève le 14 juillet 1977

Texte authentique : anglais.

Classé et inscrit par le Secrétariat le 14 juillet 1977.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING¹ BETWEEN THE DIRECTOR-GENERAL OF THE INTERNATIONAL LABOUR OFFICE AND THE UNITED NATIONS DISASTER RELIEF CO-ORDINATOR

WHEREAS the General Assembly of the United Nations, by Resolution 2816 (XXVI)² endorsed the Secretary-General's proposals for the establishment of an adequate permanent office in the United Nations (hereinafter referred to as "UNDRO") to be the focal point in the United Nations system for disaster relief matters and which would be headed by a Disaster Relief Co-ordinator authorised, on the Secretary-General's behalf, *inter alia*, to mobilise, direct and co-ordinate the relief activities of the various organisations of the United Nations system in response to a request for disaster assistance from a stricken State, and also to co-ordinate such assistance from the United Nations with that made available by other sources of aid; and to promote the study, prevention, control and prediction of natural disasters, including the collection and dissemination of information concerning technological developments, and to assist in providing advice to governments on pre-disaster planning; and

WHEREAS the International Labour Organisation (hereinafter referred to as "ILO") is in a position to provide advice and technical assistance in the matter of prevention of, and preparedness for, natural disasters, as well as for reconstruction and rehabilitation activities which become necessary in stricken States in the aftermath of such disasters; and

WHEREAS UNDRO and the ILO, having discussed, and being convinced of, the possibility and scope for their effective collaboration in providing disaster-related assistance to disaster-prone countries;

THEREFORE the Director-General of the ILO and the United Nations Disaster Relief Co-ordinator have agreed, within the framework of the Agreement between the United Nations and the International Labour Organisation, to the following arrangements for the purposes stated herein:

1. GENERAL RESPONSIBILITIES OF UNDRO AND THE ILO

The ILO recognises the responsibility of UNDRO to mobilise and co-ordinate disaster emergency assistance to a stricken State, and to mobilise funds for such assistance, as well as to promote disaster preparedness and disaster prevention. It is agreed that UNDRO's role within the terms of General Assembly Resolution 2816 (XXVI) is that of an over-all co-ordinator for all aspects of disaster-related assistance. UNDRO recognises the operational responsibilities of the ILO for promoting and providing technical advice and assistance with a view to coping with emergency situations caused by the sudden occurrence of natural disasters which call for urgent relief employment and training measures and quick rehabilitation of damaged infrastructures. UNDRO recognises the ILO's technical competence in the longer-term reconstruction phase of the stricken State and the role it can play in promoting the participation of national organisations of employers and workers. UNDRO further recognises the ILO's competence in promoting activities for the prevention of disas-

¹ Came into force on 14 July 1977 by signature, in accordance with paragraph 11.

² United Nations, *Official Records of the General Assembly, Twenty-sixth Session, Supplement No. 29 (A/8429)*, p. 85.

ters caused by industrial and other work-related operations, in so far as they affect workers in the course of their work.

2. DISASTER-RELATED ACTIVITIES WITH RESPECT TO WHICH ILO AND UNDRO WILL CO-OPERATE

(i) UNDRO activities concern three main areas, namely disaster prevention, disaster preparedness and disaster relief co-ordination.

(ii) The ILO will co-operate with UNDRO in these three areas, in all those fields which fall within its technical competence, namely:

- in organising labour-intensive disaster-prevention works programmes, such as erosion control works, protection against floods, etc., and, with respect to disaster preparedness, by setting procedures for quick deployment of labour for site clearance and for identifying projects for relief employment;
- in assessing employment, training and rehabilitation needs and in identifying project possibilities and organisational requirements for launching emergency labour-intensive works schemes when a disaster situation gives rise to the need for short-term recovery measures;
- in placing, as necessary, its specialists in the field of safety in mines, transport and civil engineering and public works at the disposal of the affected area, in case of disasters in those industries;
- in bringing to the attention of the Building, Civil Engineering and Public Works Committee, the International Centre for Advanced Vocational and Technical Training and of competent technical departments of the ILO any information provided by UNDRO on disaster-prevention technologies and methodologies with a view to including these, where appropriate, in respective codes or international standards and accelerated training programmes, as well as in technical assistance projects;
- in providing UNDRO, where required, with candidatures from the PASCAN (Personnel Candidate Selection System) roster.

(iii) With regard to the longer-term reconstruction and rehabilitation phase, the ILO will co-operate with UNDRO in such activities as vocational training, particularly in the construction, transport, civil engineering and public works fields, vocational rehabilitation of the disabled, and in developing, as necessary, the managerial abilities of small-scale industrialists, of leaders of co-operatives, and of the other economic and social sectors affected. Finally, the ILO will co-operate in organising all other activities which fall within its area of competence.

(iv) In all disaster-related fields, the ILO undertakes to circulate to national organisations of employers and workers, as appropriate, UNDRO publications and other information on measures to mitigate the impact of disasters.

3. REQUESTS FOR DISASTER RELIEF OR PREVENTION ASSISTANCE

(i) When the government of a disaster-stricken State makes a request to UNDRO for disaster relief or prevention assistance, this request will be regarded as having been addressed to the United Nations system in general.

(ii) When requests for disaster relief or prevention assistance are made direct to UNDRO and include potential assistance in the fields enumerated in paragraph 2 above, UNDRO will inform the ILO of the request and of the action it proposes to take or of which it is aware.

(iii) When requests for disaster relief or prevention assistance in the above-mentioned fields are made directly to the ILO, the ILO will inform UNDRO of the request and of the action it proposes to take or of which it is aware.

(iv) When disaster relief or prevention assistance is being considered or provided by the ILO, UNDRO will inform the ILO of any contributions made to it, or known to have been made bilaterally to the disaster-stricken State by donors, which are liable to satisfy or modify the request made by the disaster-stricken State.

(v) When the ILO supports, through technical advice and assistance, any disaster-prevention project in any State, UNDRO will be kept informed of the location and nature of such projects.

4. DISASTER RELIEF ASSISTANCE INVOLVING THE SUPPLY OF FOOD

Where, either by way of disaster prevention or relief assistance, the ILO helps governments to organise labour-intensive activities through advice and technical assistance, UNDRO and the ILO will explore the possibility of obtaining World Food Programme aid, as may be needed.

5. ILO ACTION WITH RESPECT TO REQUESTS FOR DISASTER RELIEF ASSISTANCE ADDRESSED TO UNDRO

(i) Whenever possible, action taken by the ILO in response to a request for disaster relief assistance made to UNDRO will be based on an assessment of the disaster relief assistance requirements of the stricken State made by a United Nations Disaster Assessment Team, arranged by UNDRO, under the auspices of UNDP Resident Representatives, in which the ILO has participated.

(ii) The action to be taken by the ILO will be determined by the ILO after consultation with UNDRO and will be subject to the resources available to it, and as may be made available by UNDRO and other donors.

6. MISSIONS TO DISASTER-STRICKEN AREAS

At its discretion, UNDRO will send one or more representatives from its Headquarters to disaster areas to make an on-the-spot assessment of the situation, to effect local co-ordination of relief efforts, and to advise the government of the disaster-stricken State. Whenever warranted and practicable, one or more ILO officials, either from its Headquarters or serving in the field, will join these missions at short notice. The need for such joint missions will be determined by UNDRO and the ILO on a case-by-case basis. If expertise not readily available on the staff of UNDRO or of the ILO is necessary, UNDRO and the ILO will consult each other with a view to making arrangements for the provision of this expertise to the disaster-stricken State.

7. COLLABORATION IN THE FIELD

The ILO will instruct the Directors of its Regional and Area Offices and its Country Representatives, as appropriate, to participate in the standing United Nations Disaster Teams referred to above, and to collaborate, in so far as may be practicable, in respect of other contingency measures with the UNDP Resident Representative or a responsible officer designated by him, or the UNDRO special representative(s).

8. COMMUNICATIONS

The ILO and UNDRO recognise that the rapid exchange of information on matters of mutual interest is of paramount importance. To this end, the ILO and

UNDRO will in such cases keep each other fully informed of any action it is taking and, in particular, will send each other copies of relevant cables and other communications as rapidly as possible.

9. FINANCIAL ARRANGEMENTS

(i) The direct costs and clearly identifiable administrative costs incurred by the ILO, in providing disaster relief assistance at the request of UNDRO, will be covered from funds provided by UNDRO and made available to the ILO. Such assistance may take the form of the services of ILO staff or experts, including their travel and subsistence; the supply of goods and equipment including their shipment and insurance; and such other forms of assistance as circumstances may require.

(ii) When funds made available to UNDRO or to the ILO are transferred to the other party to carry out disaster relief assistance, no "overhead cost levy" will be charged by the other party. Interest on funds held by either party pending actual disbursement will be credited to the Trust Fund set up for the particular operation for which the funds are destined, in accordance with the Financial Regulations, Rules or practices of the party concerned.

(iii) At the conclusion of each disaster relief assistance operation the ILO and UNDRO will submit to the other party final accounts showing how the total funds made available to one party by the other have been spent. Any unspent balances will be returned to the donating party.

(iv) In addition to the accounts referred to in (iii) above, the ILO and UNDRO will, whenever practicable, submit to each other a report, to be submitted to donors, describing the action taken and results achieved by using funds originally contributed to the other party.

10. REVIEW OF COLLABORATION

The Director-General of the ILO and the United Nations Disaster Relief Co-ordinator or their representatives will meet from time to time in order to review and evaluate the effectiveness of their collaboration in the provision of disaster-related assistance and to evolve any improvements as may prove desirable in the light of the experience gained.

II. ENTRY INTO FORCE, AMENDMENT AND DURATION

This Memorandum of Understanding will enter into force upon its signature by the Director-General of the ILO and the United Nations Disaster Relief Co-ordinator and may be amended, should need arise, by mutual agreement. It will remain in force until such time as it is terminated by mutual agreement or by one party giving the other three months' written notice of termination.

[Signed]

FRANCIS BLANCHARD
Director-General
International Labour Office
Geneva, 14 July 1977

[Signed]

FARUK N. BERKOL
Under-Secretary-General
Disaster Relief Co-ordinator
United Nations
Geneva, 14 July 1977

[TRADUCTION — TRANSLATION]

MÉMORANDUM D'ACCORD¹ ENTRE LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL ET LE COORDONNATEUR DES NATIONS UNIES POUR LES SECOURS EN CAS DE CATASTROPHE

CONSIDÉRANT que, par sa résolution 2816 (XXVI)², l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé les propositions du Secrétaire général tendant à créer, dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies, un bureau permanent doté d'effectifs suffisants (ci-après dénommé le «Bureau du Coordonnateur») qui jouerait le rôle de centre du système des Nations Unies pour les questions de secours en cas de catastrophe et serait dirigé par un Coordonnateur des secours en cas de catastrophe, notamment autorisé, au nom du Secrétaire général, à mobiliser, orienter et coordonner les activités de secours des divers organismes des Nations Unies pour donner suite à une demande d'assistance formulée par un Etat victime d'une catastrophe, à coordonner l'assistance fournie par les Nations Unies et les autres sources d'assistance, à promouvoir l'étude, la prévention, le contrôle et la prévision des catastrophes naturelles, y compris le rassemblement et la diffusion d'informations concernant l'évolution de la technique, et à prêter son concours pour la fourniture d'avis aux gouvernements sur l'élaboration de plans de protection contre les catastrophes;

CONSIDÉRANT que l'Organisation internationale du Travail (ci-après dénommée l'«OIT») est en mesure de fournir des avis et une assistance technique en matière de prévention des catastrophes naturelles et de protection anticipée contre ces catastrophes, ainsi que pour les activités de reconstruction et de relèvement qu'il faut entreprendre dans les Etats sinistrés au lendemain de ces catastrophes;

CONSIDÉRANT que le Bureau du Coordonnateur et l'OIT ont acquis la conviction qu'il leur était possible de collaborer efficacement pour fournir une assistance spécifique aux pays sujets aux catastrophes naturelles, et qu'ils ont examiné l'ampleur que pourrait prendre cette collaboration,

Le Directeur général du BIT et le Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe sont convenus, dans le cadre de l'Accord conclu entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation internationale du Travail, de prendre les dispositions ci-après pour atteindre les objectifs énoncés dans le présent Mémorandum :

I. RESPONSABILITÉS GÉNÉRALES DU BUREAU DU COORDONNATEUR ET DE L'OIT

L'OIT reconnaît qu'il appartient au Bureau du Coordonnateur de mobiliser et de coordonner l'assistance d'urgence à fournir à un pays victime d'une catastrophe, de recueillir les fonds nécessaires pour fournir cette assistance et de promouvoir la protection anticipative contre les catastrophes et la prévention de celles-ci. Il est admis qu'en vertu de la résolution 2816 (XXVI) de l'Assemblée générale, le Bureau du Coordonnateur a pour rôle d'assurer la coordination générale de tous les aspects de l'assistance à fournir en cas de catastrophe. Le Bureau du Coordonnateur reconnaît que, sur le plan opérationnel, il incombe à l'OIT de promouvoir et de fournir des

¹ Entré en vigueur le 14 juillet 1977 par la signature, conformément au paragraphe 11.

² Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 29 (A/8429)*, p. 85.

conseils techniques et une assistance en vue de faire face à des situations d'urgence résultant de la survenue de catastrophes naturelles qui exigent des mesures de secours urgentes en matière d'emploi et de formation et la reconstruction rapide des infrastructures endommagées. Le Bureau du Coordonnateur reconnaît la compétence technique de l'OIT dans la phase de relèvement à plus long terme de l'Etat sinistré et le rôle que cette organisation peut jouer pour promouvoir la participation d'organisations nationales d'employeurs et de travailleurs. Le Bureau du Coordonnateur reconnaît en outre qu'il entre dans les compétences de l'OIT de promouvoir les activités visant à prévenir les catastrophes provoquées par des opérations industrielles et d'autres opérations liées au travail, dans la mesure où elles touchent des travailleurs dans l'exercice de leur activité professionnelle.

2. ACTIVITÉS RELATIVES AUX CATASTROPHES QUI FERONT L'OBJET D'UNE COOPÉRATION ENTRE L'OIT ET LE BUREAU DU COORDONNATEUR

i) Les activités du Bureau du Coordonnateur portent sur trois domaines principaux, à savoir la prévention des catastrophes, la protection anticipative et la coordination des secours en cas de catastrophe.

ii) L'OIT coopérera avec le Bureau du Coordonnateur dans ces trois domaines pour tout ce qui relève de sa compétence technique, à savoir :

- Pour organiser des programmes de travaux de prévention des catastrophes nécessitant l'emploi d'une main-d'œuvre importante, comme par exemple des travaux de lutte contre l'érosion, de protection contre les inondations, etc., et, dans le domaine de la protection anticipative, pour arrêter des procédures permettant de mettre rapidement en place la main-d'œuvre nécessaire aux travaux de déblaiement et de définir des projets de création d'emplois;
- Pour évaluer les besoins en matière d'emploi, de formation et de reconstruction et déterminer les possibilités d'entreprendre des projets et les structures à mettre en place pour lancer des programmes de travaux d'urgence nécessitant l'emploi d'une main-d'œuvre importante lorsqu'une situation revêtant le caractère d'une catastrophe rend nécessaires des mesures de relèvement à court terme;
- Pour mettre ses spécialistes de la sécurité dans les mines, les transports, le génie civil et les travaux publics à la disposition de la zone ministérielle selon que de besoin, au cas où des catastrophes se produiraient dans ces branches d'activité;
- Pour porter à l'attention du Comité du bâtiment, du génie civil et des travaux publics, du Centre international de perfectionnement professionnel et technique et des services techniques compétents du BIT toute information fournie par le Bureau du Coordonnateur sur les techniques et les méthodes de prévention des catastrophes en vue d'incorporer celles-ci, s'il y a lieu, dans les codes ou les normes internationales correspondants et les programmes de formation accélérée, ainsi que dans les projets d'assistance technique;
- Pour soumettre, le cas échéant, au Bureau du Coordonnateur les candidatures de personnes figurant sur le fichier du PASCAN (Système de sélection des candidats).

iii) En ce qui concerne la phase à plus long terme de reconstruction et de relèvement, l'OIT coopérera avec le Bureau du Coordonnateur à des activités telles que la formation professionnelle, en particulier dans le domaine de la construction, des transports, du génie civil et des travaux publics, et la réadaptation professionnelle des handicapés, et, le cas échéant, au développement des capacités de gestion de chefs de petites entreprises industrielles, de responsables de coopératives et des autres sec-

teurs économiques et sociaux touchés. Enfin, l'OIT collaborera à l'organisation de toutes autres activités relevant de sa compétence.

iv) Dans tous les domaines liés aux catastrophes, l'OIT s'engage à distribuer aux organisations nationales d'employeurs et de travailleurs, selon qu'il conviendra, les publications du Bureau du Coordonnateur et les autres informations relatives aux mesures visant à atténuer l'effet des catastrophes.

3. DEMANDES DE SECOURS EN CAS DE CATASTROPHE OU D'ASSISTANCE À TITRE PRÉVENTIF

i) Lorsque le gouvernement d'un pays victime d'une catastrophe demandera des secours ou une assistance à titre préventif au Bureau du Coordonnateur, cette demande sera réputée être adressée à l'ensemble des organismes des Nations Unies.

ii) Lorsque des demandes de secours en cas de catastrophe ou d'assistance à titre préventif seront présentées directement au Bureau du Coordonnateur et porteront sur une éventuelle assistance dans les domaines énumérés au paragraphe 2 ci-dessus, le Bureau du Coordonnateur en informera l'OIT et lui fera part des mesures qu'il envisage de prendre ou dont il a été avisé.

iii) Lorsque des demandes de secours en cas de catastrophe ou d'assistance à titre préventif dans les domaines susmentionnés seront adressées directement à l'OIT, celle-ci en informera le Bureau du Coordonnateur et lui fera part des mesures qu'elle envisage de prendre ou dont elle a été avisée.

iv) Lorsque l'OIT fournira ou envisagera de fournir des secours en cas de catastrophe ou une assistance préventive, le Bureau du Coordonnateur l'informerait de toutes contributions qu'il aura pu recevoir ou qui, à sa connaissance, auront été versées à l'Etat sinistré par des donateurs au titre de l'aide bilatérale et qui pourraient permettre de répondre à la demande présentée par l'Etat sinistré ou de la modifier.

v) Lorsque l'OIT apportera son appui à un projet de prévention des catastrophes dans un Etat quelconque en fournissant des avis et une assistance technique, le Bureau du Coordonnateur sera tenu au courant de l'emplacement et de la nature de ce projet.

4. ASSISTANCE COMPORTANT LA FOURNITURE DE VIVRES

Lorsque l'OIT aidera des gouvernements à organiser des activités exigeant une main-d'œuvre importante en fournissant des avis et une assistance technique, qu'il s'agisse de prévenir une catastrophe ou d'apporter des secours, le Bureau du Coordonnateur et l'OIT examineront la possibilité d'obtenir l'aide du Programme alimentaire mondial, selon que de besoin.

5. ACTION DE L'OIT EN CE QUI CONCERNE LES DEMANDES D'ASSISTANCE EN CAS DE CATASTROPHE ADRESSÉES AU BUREAU DU COORDONNATEUR

i) Chaque fois que possible, les mesures prises par l'OIT comme suite à une demande d'assistance en cas de catastrophe adressée au Bureau du Coordonnateur seront fondées sur une évaluation des besoins d'assistance de l'Etat sinistré par une équipe des Nations Unies organisée par le Bureau du Coordonnateur sous les auspices du représentant résident du PNUD et à laquelle l'OIT aura participé;

ii) L'OIT déterminera les mesures qu'elle devra prendre après avoir consulté le Bureau du Coordonnateur et ces mesures dépendront des ressources dont elle disposera et de celles que le Bureau du Coordonnateur et d'autres donateurs pourront éventuellement mettre à sa disposition.

6. ENVOI DE MISSIONS DANS DES ZONES SINISTRÉES

Selon qu'il le jugera utile, le Bureau du Coordonnateur enverra un ou plusieurs représentants de son siège dans des zones sinistrées afin d'évaluer la situation sur place, de coordonner localement les activités de secours et de donner des avis au gouvernement de l'Etat sinistré. Chaque fois que la situation le justifiera et le permettra, un ou plusieurs fonctionnaires du BIT en poste soit au siège, soit dans des services extérieurs, accompagneront ces missions à bref délai. La nécessité de ces missions communes sera déterminée, cas par cas, par le Bureau du Coordonnateur et l'OIT. Si une assistance spécialisée que ni le personnel du Bureau du Coordonnateur ni celui de l'OIT ne sont d'emblée en mesure de fournir est nécessaire, le Bureau du Coordonnateur et l'OIT se consulteront en vue de prendre les dispositions voulues pour qu'une telle assistance soit fournie à l'Etat sinistré.

7. COLLABORATION SUR LE TERRAIN

L'OIT donnera pour instructions aux directeurs de ses bureaux régionaux et de ses bureaux extérieurs ainsi qu'à ses représentants locaux, selon le cas, de participer aux travaux des équipes permanentes des Nations Unies susmentionnées et de collaborer dans toute la mesure possible à d'autres mesures d'urgence avec le représentant résident du PNUD ou un fonctionnaire responsable désigné par lui ou avec le représentant spécial du Bureau du Coordonnateur.

8. COMMUNICATIONS

L'OIT et le Bureau du Coordonnateur reconnaissent qu'il importe au plus haut point d'échanger rapidement des informations sur les questions d'intérêt mutuel. A cette fin, l'OIT et le Bureau du Coordonnateur se tiendront pleinement informés de toute mesure qu'ils prendront et, en particulier, ils se feront tenir copie des télégrammes et autres communications pertinentes aussi rapidement que possible.

9. ARRANGEMENTS FINANCIERS

i) Les coûts directs et les dépenses administratives clairement identifiables qu'entraînera pour l'OIT la fourniture, à la demande du Bureau du Coordonnateur, d'une assistance en cas de catastrophe seront financés au moyen de fonds fournis par le Bureau du Coordonnateur et mis à la disposition de l'OIT. Ces fonds pourront servir à couvrir les services fournis par des fonctionnaires ou des experts de l'OIT, y compris leurs frais de voyage et leurs indemnités de subsistance, la fourniture de biens et de matériel, y compris les frais d'expédition et d'assurance, et les autres formes d'assistance que la situation pourra exiger.

ii) Lorsque des fonds mis à la disposition du Bureau du Coordonnateur ou de l'OIT seront virés à l'autre partie en vue de fournir une assistance en cas de catastrophe, il ne sera prélevé aucune commission au titre des frais généraux. Les intérêts produits par les fonds gardés en dépôt par l'une ou l'autre des parties en attendant le décaissement effectif seront crédités au fonds d'affectation spéciale constitué en vue de l'opération à laquelle les fonds sont destinés, conformément au règlement financier, aux règles de gestion financière ou aux pratiques financières de la partie intéressée.

iii) A la fin de chaque opération d'assistance au titre des secours en cas de catastrophe, l'OIT et le Bureau du Coordonnateur se communiqueront des comptes définitifs indiquant l'utilisation du total des fonds mis par chaque partie à la disposition de l'autre. Tout solde inutilisé sera reversé à la partie donatrice.

iv) Outre les comptes visés à l'alinéa iii ci-dessus, l'OIT et le Bureau du Coordonnateur se communiqueront, chaque fois que possible, un rapport destiné aux

donateurs décrivant les mesures prises et les résultats obtenus au moyen des fonds initialement versés à l'autre partie.

10. EXAMEN DE LA COLLABORATION

Le Directeur général du Bureau international du Travail et le Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe ou leurs représentants se réuniront de temps à autre pour examiner et évaluer l'efficacité de leur collaboration en ce qui concerne la fourniture d'une assistance en cas de catastrophe et pour apporter les améliorations qui pourraient se révéler souhaitables à la lumière de l'expérience acquise.

11. ENTRÉE EN VIGUEUR, AMENDEMENTS ET DURÉE

Le présent Mémorandum d'accord entrera en vigueur à la date de sa signature par le Directeur général du Bureau international du Travail et le Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe et il pourra être modifié, le cas échéant, d'un commun accord. Il restera en vigueur jusqu'à ce qu'il y soit mis fin d'un commun accord ou que l'une des parties le dénonce moyennant un préavis de trois mois notifié par écrit à l'autre partie.

Le Directeur général
du Bureau international du Travail,

[Signé]

FRANCIS BLANCHARD
Genève, le 17 juillet 1977

Le Secrétaire général adjoint,
Coordonnateur des Nations Unies
pour les secours en cas de catastrophe,

[Signé]

FARUK N. BERKOL
Genève, le 14 juillet 1977

ANNEX A

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

ANNEXE A

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

ANNEX A—ANNEXE A

No. 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

ENTRY INTO FORCE of amendments to Regulation No. 27² annexed to the above-mentioned Agreement

The amendments were proposed by the Government of Spain and circulated by the Secretary-General to the Contracting Parties to the Agreement on 1 February 1977. They came into force on 1 July 1977, in accordance with article 12 (1).

The text of the amendments reads as follows:

“UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF ADVANCE-WARNING TRIANGLES”

Paragraph 6.7, add the following text:

“The advance-warning triangle may, however, be supplied without protective cover where the necessary protection is provided by other means. These means shall be stated in the description mentioned in paragraph 3.2 above and in the communication form under paragraph 5.3 of this Regulation”.

Annex 3, figure 2

Replace the “600 mm” dimension by “300 mm”.

Annex 6

Paragraph 1.3 should read:

“1.3. The other two samples shall undergo first the mechanical-strength test, then the heat-resistance test, then the cold-resistance test, then the tests of total resistance to water and to motor fuels (paragraphs 4-7 below).”

Add the following *new paragraph 1.16.*:

“1.16. Except in the case of the mechanical-strength test, after each of the tests prescribed in paragraph 1.3 the triangle shall, within one minute of its removal from the chamber for the cold- and heat-resistance tests, and after drying for 12 hours in the other cases, be taken out of its protective cover and placed in the position of use. No crack or distortion apt to change the characteristics of the triangle shall be apparent. In order to assess distortion of the fluorescent material, checks shall be made to ensure that the projection of the fluorescent part on a plane parallel to the plane of the bands has a surface area of not less than 315 cm² and that, seen at 50 m by day, the shape of the triangle is clearly perceptible.”

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 211; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 11, as well as annex A in volumes 752, 754, 756, 759, 764, 768, 771, 772, 774, 777, 778, 779, 787, 788, 797, 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, 1036, 1037, 1038, 1039 and 1040.

² *Ibid.*, vol. 835, p. 262.

Paragraph 5 should read:

“5. *Heat- and cold-resistance test*”

Add the following *new paragraphs 5.3 and 5.4*:

“5.3. After the heat-resistance test and after being kept for 12 hours at $25 \pm 5^{\circ}\text{C}$, the advance-warning triangle, in its protective cover, shall be kept for 12 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of $-20 \pm 2^{\circ}\text{C}$.

5.4. In the minute following its removal from the chamber, no cracking or appreciable distortion of the device, and in particular of its reflex reflecting optical units, shall be visible. The protective cover shall be readily openable and shall not adhere to the triangle or tear.”

Paragraph 10.1

Delete the words “for 300 hours”. At the end of the sentence add “. . . for the time corresponding to that needed to obtain contrast No. 4 on the grey scale on sample No. 5”.

Registered ex officio on 1 July 1977.

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

ENTRÉE EN VIGUEUR d'amendements au Règlement N° 27² annexé à l'Accord susmentionné

Les amendements avaient été proposés par le Gouvernement de l'Espagne et communiqués par le Secrétaire général aux Parties contractantes à l'Accord le 1^{er} février 1977. Ils sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 1977, conformément à l'article 12, paragraphe 1.

Le texte des amendements est libellé comme suit :

«PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES TRIANGLES DE PRÉSIGNALISATION»

Ajouter au *paragraphe 6.7* le texte suivant :

«Il est toutefois admis de fournir le triangle de présignalisation sans housse dans le cas où la protection requise est assurée par d'autres moyens. Ces moyens seront indiqués dans la description mentionnée au paragraphe 3.2 ci-dessus et dans la fiche de communication suivant le paragraphe 5.3 du présent Règlement.»

Annexe 3, figure 2

Au lieu de «600 mm», lire «300 mm».

Annexe 6

Paragraphe 1.3, lire :

«1.3. Les deux autres échantillons seront soumis à l'essai de résistance mécanique, ensuite à l'essai de résistance à la chaleur, ensuite à l'essai de résistance au froid, puis aux essais de résistance totale à l'eau et aux carburants (paragraphe 4 à 7 ci-dessous);»

Ajouter le *nouveau paragraphe 1.16* suivant :

«1.16. Excepté pour l'essai de résistance mécanique, après chacun des essais prévus au paragraphe 1.3, dans la minute qui suit la sortie de l'étuve pour les essais au froid et à la chaleur, après séchage de 12 heures dans les autres cas, le triangle sera sorti de sa housse et mis en position d'utilisation. On ne devra constater aucune fissure ni déformation susceptible de modifier les caractéristiques du triangle. Pour apprécier la déformation des toiles fluorescentes, on vérifiera que la projection sur un plan parallèle au plan des barrettes de la partie fluorescente a une surface minimale de 315 cm², et qu'observée à 50 m, de jour, la forme du triangle est perçue sans ambiguïté.»

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 11, ainsi que l'annexe A des volumes 752, 754, 756, 759, 764, 768, 771, 772, 774, 777, 778, 779, 787, 788, 797, 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, 1036, 1037, 1038, 1039 et 1040.

² *Ibid.*, vol. 835, p. 263.

Paragraphe 5, lire :

«5. *Essai de résistance à la chaleur et au froid*»

Ajouter les *nouveaux paragraphes 5.3 et 5.4* suivants :

- «5.3. Après l'essai de résistance à la chaleur et après 12 heures de repos à $25 \pm 5^\circ\text{C}$, le triangle de présignalisation placé dans sa housse sera maintenu pendant 12 heures consécutives dans une atmosphère sèche, à la température de $-20 \pm 2^\circ\text{C}$;
- 5.4. Dans la minute qui suit la sortie de l'étuve, on ne devra pouvoir constater visuellement aucune déformation sensible ou fêlure de l'appareil, en particulier des optiques catadioptriques. La housse devra pouvoir être ouverte facilement, ne pas adhérer au triangle, ni se déchirer.»

Paragraphe 10.1

Supprimer les mots «pendant 300 heures». A la fin de la phrase, ajouter «. . . , pendant la durée nécessaire pour obtenir le degré n° 4 de l'échelle de gris pour l'échantillon n° 5».

Enregistré d'office le 1^{er} juillet 1977.

No. 5902. CONVENTION PLACING THE INTERNATIONAL POPLAR COMMISSION WITHIN THE FRAMEWORK OF FAO. APPROVED BY THE CONFERENCE OF THE FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS AT ITS TENTH SESSION, ROME, 19 NOVEMBER 1959¹

N° 5902. CONVENTION PLAÇANT LA COMMISSION INTERNATIONALE DU PEUPLIER DANS LE CADRE DE LA FAO. APPROUVÉE PAR LA CONFÉRENCE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE À SA DIXIÈME SESSION, ROME, 19 NOVEMBRE 1959¹

ACCEPTANCE

Instrument deposited with the Director-General of the Food and Agriculture Organization of the United Nations on:

7 June 1977

IRAQ

(With effect from 7 June 1977.)

Certified statement was registered by the Food and Agriculture Organization of the United Nations on 1 July 1977.

ACCEPTATION

Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture le :

7 juin 1977

IRAQ

(Avec effet au 7 juin 1977.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture le 1^{er} juillet 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 410, p. 155; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 5 to 11, as well as annex A in volumes 759, 856 and 861.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 410, p. 155; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 5 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 759, 856 et 861.

No. 5940. AGREEMENT BETWEEN THE UNITED NATIONS SPECIAL FUND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CONGO (BRAZZAVILLE) CONCERNING ASSISTANCE FROM THE SPECIAL FUND. SIGNED AT BRAZZAVILLE ON 9 NOVEMBER 1961¹

N° 5940. ACCORD ENTRE LE FONDS SPÉCIAL DES NATIONS UNIES ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CONGO (BRAZZAVILLE) RELATIF À UNE ASSISTANCE DU FONDS SPÉCIAL. SIGNÉ À BRAZZAVILLE LE 9 NOVEMBRE 1961¹

No. 6971. AGREEMENT BETWEEN THE UNITED NATIONS, THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION, THE FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS, THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION, THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, THE WORLD HEALTH ORGANIZATION, THE INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION, THE WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION, THE INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY AND THE UNIVERSAL POSTAL UNION, AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE CONGO (BRAZZAVILLE) CONCERNING TECHNICAL ASSISTANCE, SIGNED AT BRAZZAVILLE ON 7 NOVEMBER 1963²

N° 6971. ACCORD RELATIF À L'ASSISTANCE TECHNIQUE ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES, L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL, L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE, L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE, L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ, L'UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS, L'ORGANISATION MÉTÉOROLOGIQUE MONDIALE, L'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE ET L'UNION POSTALE UNIVERSELLE, ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CONGO (BRAZZAVILLE). SIGNÉ À BRAZZAVILLE LE 7 NOVEMBRE 1963²

TERMINATION

The above-mentioned Agreements ceased to have effect on 2 July 1977, the date of definitive entry into force of the Agreement between the United Nations (United Nations Development Programme) and the Government of the People's Republic of the Congo concerning assistance by the United Nations Development Programme to the Government of the People's Republic of the Congo signed at Brazzaville on 23 October 1976,³ in accordance with article XIII (1) of the latter Agreement.

Registered ex officio on 2 July 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 413, p. 57.

² *Ibid.*, vol. 480, p. 57.

³ *Ibid.*, vol. 1026, p. 65.

ABROGATION

Les Accords susmentionnés ont cessé d'avoir effet le 2 juillet 1977, date de l'entrée en vigueur définitive de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies (Programme des Nations Unies pour le développement) et le Gouvernement de la République populaire du Congo relatif à une assistance du Programme des Nations Unies pour le développement au Gouvernement de la République populaire du Congo signé à Brazzaville le 23 octobre 1976³, conformément à l'article XIII, paragraphe 1, de ce dernier Accord.

Enregistré d'office le 2 juillet 1977.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 413, p. 57.

² *Ibid.*, vol. 480, p. 233.

³ *Ibid.*, vol. 1026, p. 65.

No. 8207. STANDARD AGREEMENT ON OPERATIONAL ASSISTANCE BETWEEN THE UNITED NATIONS, THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION, THE FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS, THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION, THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, THE WORLD HEALTH ORGANIZATION, THE INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION, THE WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION, THE INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY, THE UNIVERSAL POSTAL UNION AND THE INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION, AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE CONGO. SIGNED AT BRAZZAVILLE ON 5 JULY 1965¹

N° 8207. ACCORD TYPE D'ASSISTANCE OPÉRATIONNELLE ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES, L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL, L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE, L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE, L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ, L'UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS, L'ORGANISATION MÉTÉOROLOGIQUE MONDIALE, L'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE, L'UNION POSTALE UNIVERSELLE ET L'ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME, ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CONGO. SIGNÉ À BRAZZAVILLE LE 5 JUILLET 1965¹

TERMINATION

The above-mentioned Agreements ceased to have effect on 2 July 1977, the date of definitive entry into force of the Agreement between the United Nations (United Nations Development Programme) and the Government of the People's Republic of the Congo concerning assistance by the United Nations Development Programme to the Government of the People's Republic of the Congo signed at Brazzaville on 23 October 1976,² in accordance with article XIII (1) of the latter Agreement.

Registered ex officio on 2 July 1977.

ABROGATION

Les Accords susmentionnés ont cessé d'avoir effet le 2 juillet 1977, date de l'entrée en vigueur définitive de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies (Programme des Nations Unies pour le développement) et le Gouvernement de la République populaire du Congo relatif à une assistance du Programme des Nations Unies pour le développement au Gouvernement de la République populaire du Congo signé à Brazzaville le 23 octobre 1976², conformément à l'article XIII, paragraphe I, de ce dernier Accord.

Enregistré d'office le 2 juillet 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 413, p. 57.

² *Ibid.*, vol. 1026, p. 65.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 413, p. 57.

² *Ibid.*, vol. 1026, p. 65.

No. 11208. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT SINGAPORE ON 12 JANUARY 1971¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE SCHEDULE ANNEXED TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SINGAPORE, 27 MAY AND 14 JUNE 1976

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

I

BRITISH HIGH COMMISSION
SINGAPORE

27 May 1976

181/1

Excellency

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Singapore for Air Services between and beyond their Respective Territories, signed at Singapore on 12 January 1971,³ and to recent discussions which have taken place between representatives of the two Governments concerning proposed amendments to the Schedule annexed thereto.

As a result of these discussions, it was agreed that the Schedule should be amended as follows:

- (a) the addition of "Penang" between "Bangkok" and "Kuala Lumpur" in column 2 of Route II of Section I;
- (b) the deletion of the words "both" and "and United Kingdom Route II" from Note 1 of Section I;
- (c) the addition of "Kaohsiung" before "Taipeh" in column 4 of Route II of Section II.

If the foregoing is acceptable to the Government of the Republic of Singapore, I have the honour to propose that this Note and Your Excellency's reply to that effect shall constitute an Agreement between the two Governments in this matter which shall enter into force on the date of Your Excellency's reply.

I have the honour to be, Excellency, Your Obedient Servant.

PETER TRIPP
High Commissioner

His Excellency Mr. Sinnathamby Rajaratnam
Minister for Foreign Affairs
Singapore

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 788, p. 145, and annex A in volume 1032.

² Came into force on 14 June 1976, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 788, p. 145.

II

14 June 1976

(MFA 677:261/7/2 Vol 2)
MFA 194/76

Excellency

I have the honour to refer to Your Excellency's Note of 27 May 1976 which reads as follows:

[See note I]

In reply I have the honour to inform Your Excellency that the Government of the Republic of Singapore agrees to the above proposal and that Your Excellency's Note under reference together with this reply shall constitute an agreement between the two Governments in this matter which shall enter into force on this day's date.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

CHIA CHEONG FOOK
Acting Permanent Secretary
Ministry of Foreign Affairs

His Excellency Mr. John Peter Tripp
High Commissioner
British High Commission
Singapore

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 11208. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À SINGAPOUR LE 12 JANVIER 1971¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT LE TABLEAU ANNEXÉ À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. SINGAPOUR, 27 MAI ET 14 JUIN 1976

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet 1977.

I

HAUT COMMISSARIAT BRITANNIQUE
SINGAPOUR

Le 27 mai 1976

181/1

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République de Singapour concernant des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà, signé à Singapour le 12 janvier 1971³ ainsi qu'aux récents entretiens qui ont eu lieu entre les représentants des deux Gouvernements à propos des modifications qu'il est proposé d'apporter à l'annexe audit Accord.

A la suite de ces entretiens, il a été convenu que l'annexe serait modifiée comme suit :

- a) «Penang» serait ajouté entre «Bangkok» et «Kuala Lumpur» dans la colonne 2 de la route II de la section I.
- b) Les mots et expressions «tant» et «sur la route II par les entreprises désignées par le Royaume-Uni» seront éliminés dans la note I de la section I.
- c) «Kaohsiung» sera ajouté avant «Taïpeh» dans la colonne 4 de la route II de la section II.

Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République de Singapour, je propose que la présente note et votre réponse constituent entre nos gouvernements un accord en la matière qui entrerait en vigueur à la date de votre réponse.

Veuillez agréer, etc.

Le Haut Commissaire,
PETER TRIPP

Son Excellence Monsieur Sinnathamby Rajaratnam
Ministre des affaires étrangères
Singapour

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 788, p. 145, et annexe A du volume 1032.

² Entré en vigueur le 14 juin 1976, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 788, p. 145.

II

Le 14 juin 1976

(MFA 677:261/7/2 Vol 2)

MFA 194/76

Monsieur le Haut Commissaire,

J'ai l'honneur de me référer à votre note en date du 27 mai 1976 qui se lit comme suit :

[Voir note I]

En réponse, je confirme que la proposition contenue dans votre note rencontre l'agrément du Gouvernement de la République de Singapour et que celui-ci accepte que ladite note et la présente réponse constituent entre les deux gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veuillez agréer, etc.

Le Secrétaire permanent par intérim,
Ministère des affaires étrangères,

CHIA CHEONG FOOK

Son Excellence Monsieur John Peter Tripp
Haut Commissaire
Haut Commissariat britannique
Singapour

No. 13462. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL ON COMMERCIAL SCHEDULED AIR SERVICES. SIGNED AT OTTAWA ON 10 FEBRUARY 1971¹

N° 13462. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL CONCERNANT DES SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX RÉGULIERS. SIGNÉ À OTTAWA LE 10 FÉVRIER 1971¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE SCHEDULE OF ROUTES ANNEXED TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. OTTAWA, 10 DECEMBER 1976

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT LE TABLEAU DE ROUTES ANNEXÉ À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. OTTAWA, 10 DÉCEMBRE 1976.

Authentic texts: English and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977

Textes authentiques : anglais et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet 1977.

I

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
CANADA

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
CANADA

Ottawa, December 10, 1976

Ottawa, le 10 décembre 1976

No. FLA-765

Excellency,

I have the honour to refer to the Embassy of Israel's Note of November 10, 1976, concerning amendments to the Agreement between Canada and Israel on Commercial Scheduled Air Services of February 10, 1971.¹

It is my understanding that following the entry into effect on November 1, 1976, of a Memorandum of Understanding concluded between the Aeronautical Authorities of our respective Governments, agreement has been reached that the Schedule of Routes of the Agreement be amended as follows:

1. In Section I of the Schedule of Routes, specifying the routes to be operated by the designated airline of Israel, under "Points Beyond", the words "Two points in the U.S.A. to be named by Israel" should be deleted and replaced by "One point in the U.S.A. to be named by Israel, and Mexico City*". In addition, a footnote

N° FLA-765

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à la Note de l'Ambassade d'Israël du 10 novembre 1976 relative aux modifications apportées à l'Accord conclu le 10 février 1971¹ entre le Canada et Israël concernant des services aériens commerciaux réguliers.

Suite à l'entrée en vigueur, le 1^{er} novembre 1976, d'un Mémoire d'entente conclu entre les autorités aéronautiques de nos Gouvernements respectifs, nous sommes convenus que le Tableau de routes de l'Accord serait modifié comme il suit :

1. Dans la section I du Tableau de routes précisant les routes que doit exploiter l'entreprise de transport aérien désignée par Israël, sous la rubrique «Points au-delà», les termes «Deux points aux Etats-Unis que désignera Israël» doivent être retranchés et remplacés par «Mexico* et un point aux Etats-Unis que dési-

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 944, p. 211.

² Came into force on 10 December 1976, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 944, p. 211.

² Entré en vigueur le 10 décembre 1976, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

should be added reading as follows: “*two frequencies weekly between Montreal and Mexico City”.

2. In Section II of the Schedule of Routes, specifying the routes to be operated by the designated airline of Canada, under “Intermediate Points”, the present wording “Any point or points in Europe to be named by Canada” should be deleted and replaced by “Amsterdam* and any other point or points in Europe to be named by Canada”. In addition, a footnote should be added reading as follows: “*two frequencies weekly with fifth freedom rights between Tel Aviv and Amsterdam”.

I have the honour to propose that if the foregoing amendments are acceptable to your Government, this Note, which is authentic in English and French, and Your Excellency’s reply to that effect, shall constitute an agreement between our two Governments which shall enter into force on the date of your reply.

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

[Signed]¹

Acting Secretary of State
for External Affairs

His Excellency Mordechai Shalev
Ambassador of Israel
Ottawa

gnera Israël». De plus, la note explicative suivante doit être ajoutée : « *Deux vols par semaine entre Montréal et Mexico ».

2. Dans la section II du Tableau de routes précisant les routes que doit exploiter l’entreprise de transport aérien désignée par le Canada, sous la rubrique « Points intermédiaires », les termes actuels « Tout point ou tous points en Europe que désignera le Canada » doivent être retranchés et remplacés par « Amsterdam* et tout point ou tous points en Europe que désignera le Canada ». De plus, la note explicative suivante doit être ajoutée : « *Deux vols par semaine avec les droits de la cinquième liberté entre Tel-Aviv et Amsterdam ».

J’ai l’honneur de proposer que si votre Gouvernement accepte les modifications susmentionnées, cette Note, qui est authentique en anglais et en français, ainsi que la réponse de Votre Excellence à cet effet constituent entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veillez agréer, Monsieur l’Ambassadeur, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

[Signé]¹

Secrétaire d’Etat par intérim
aux Affaires extérieures

Son Excellence Mordechai Shalev
Ambassadeur d’Israël
Ottawa

¹ Signed by Allan J. MacEachen.

¹ Signé par Allan J. MacEachen.

II

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]EMBASSY OF ISRAEL
OTTAWA, CANADAAMBASSADE D'ISRAËL
OTTAWA, CANADA

December 10, 1976

10 décembre 1976

Sir,

I have the honour to refer to your Note No. FLA 765 of December 10, 1976, concerning amendments to the Route Schedule of the Agreement between Canada and Israel on Commercial Scheduled Air Services of February 10, 1971.

I have the honour to confirm that the proposed amendments are acceptable to the Government of the State of Israel. My Government therefore agrees that your Note and this reply shall enter into force on today's date.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

[Signed]

MORDECHAI SHALEV
Ambassador

The Honourable
Allan J. MacEachen
Acting Secretary of State
for External Affairs
Ottawa

Monsieur,

J'ai l'honneur de me référer à votre note n° FLA 765 en date du 10 décembre 1976, relative aux modifications apportées au Tableau de routes de l'Accord concernant des services aériens commerciaux réguliers intervenu entre le Canada et Israël le 10 février 1971.

J'ai l'honneur de confirmer que les modifications proposées agrément au Gouvernement de l'Etat d'Israël. Mon gouvernement consent donc que votre note et la présente réponse entrent en vigueur à la date d'aujourd'hui.

Veillez agréer, Monsieur, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

L'Ambassadeur d'Israël,

[Signé]

MORDECHAI SHALEV

L'honorable
Allan J. MacEachen
Secrétaire d'Etat suppléant
aux Affaires extérieures
Ottawa

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

² Translation supplied by the International Civil Aviation Organization.

No. 14326. AGREEMENT BETWEEN THE UNITED NATIONS AND THE REPUBLIC OF GHANA RELATING TO THE ESTABLISHMENT OF A REGIONAL INSTITUTE FOR DEMOGRAPHIC TRAINING AND RESEARCH. SIGNED AT ACCRA ON 3 DECEMBER 1971¹

N° 14326. ACCORD ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET LA RÉPUBLIQUE DU GHANA RELATIF À LA CRÉATION D'UN INSTITUT RÉGIONAL DE FORMATION ET DE RECHERCHE DÉMOGRAPHIQUES. SIGNÉ À ACCRA LE 3 DÉCEMBRE 1971¹

TERMINATION

The above-mentioned Agreement ceased to have effect on 1 July 1977, i.e., at the end of the fifth academic year that followed its conclusion, in accordance with article VIII (1).

Registered ex officio on 1 July 1977.

ABROGATION

L'Accord susmentionné a cessé d'avoir effet le 1^{er} juillet 1977, soit à la fin de la cinquième année universitaire qui a suivi sa conclusion, conformément à l'article VIII, paragraphe 1.

Enregistré d'office le 1^{er} juillet 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 982, p. 203.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 982, p. 203.

No. 14458. CONVENTION ON THE REDUCTION OF STATELESSNESS. CONCLUDED AT NEW YORK ON 30 AUGUST 1961¹

N° 14458. CONVENTION SUR LA RÉDUCTION DES CAS D'APATRIDIE. CONCLUE À NEW YORK LE 30 AOÛT 1961¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

11 July 1977

DENMARK

(With effect from 9 October 1977.)

Registered ex officio on 11 July 1977.

ADHÉSION

Instrument déposé le :

11 juillet 1977

DANEMARK

(Avec effet au 9 octobre 1977.)

Enregistré d'office le 11 juillet 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 989, p. 175.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 989, p. 175.

No. 14861. INTERNATIONAL CONVENTION ON THE SUPPRESSION AND PUNISHMENT OF THE CRIME OF *APARTHEID*. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 30 NOVEMBER 1973¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

12 July 1977

NEPAL

(With effect from 11 August 1977, subject to the legal effects that each Party might wish to draw from the reservations as to the application of the Convention.)

With the following reservations:

“The Constitution of Nepal contains provisions for the protection of individual rights, including the right to freedom of speech and expression, the right to form unions and associations not motivated by party politics and the right to freedom of professing his/her own religion; and nothing in the Convention shall be deemed to require or to authorize legislation or other action by Nepal incompatible with the provisions of the Constitution of Nepal.

“His Majesty’s Government interprets article 4 of the said Convention as requiring a Party to the Convention to adopt further legislative measures in the fields covered by sub-paragraphs (a) and (b) of that article only insofar as His Majesty’s Government may consider, with due regard to the principles embodied in the Universal Declaration of Human Rights,² that some legislative addition to, or variation of, existing law and practice in those fields is necessary for the attainment of the end specified in the earlier part of article 4.

“His Majesty’s Government does not consider itself bound by the provision of article 12 of the Convention under which any dispute between two or more States Parties with respect to the interpretation or application of the Convention is, at the request of any of the parties to the dispute, to be referred to the International Court of Justice for decision.”

Registered ex officio on 12 July 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1015, No. I-14861, and annex A in volumes I026, I033, I035, I036, I038, I039, I043 and I045.

² See General Assembly Resolution No. 217, in United Nations, *Official Records of the General Assembly, Third Session (A/810)*, p. 71.

N° 14861. CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'ÉLIMINATION ET LA RÉPRESSION DU CRIME D'APARTHEID. ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 30 NOVEMBRE 1973¹

ADHÉSION

Instrument déposé le :

12 juillet 1977

NÉPAL

(Avec effet au 11 août 1977, sauf les conséquences juridiques que chaque Partie jugerait devoir attacher aux réserves en ce qui concerne l'application de la Convention.)

Avec les réserves suivantes :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

La Constitution du Népal contient des dispositions destinées à assurer la protection des droits individuels, notamment le droit à la liberté de parole et d'expression, le droit de fonder des syndicats et des associations à des fins non politiques et le droit à la liberté de religion; aucune disposition de la Convention ne sera considérée comme obligeant ou autorisant le Népal à adopter des mesures législatives ou autres qui seraient incompatibles avec les dispositions de la Constitution du pays.

Le Gouvernement de Sa Majesté interprète l'article 4 de ladite Convention comme n'imposant à une partie à la Convention l'obligation d'adopter de nouvelles mesures législatives dans les domaines visés par les alinéas *a* et *b* de cet article que pour autant que le Gouvernement de Sa Majesté considère, compte dûment tenu des principes consacrés dans la Déclaration universelle des droits de l'homme², que des mesures législatives destinées à compléter ou à modifier les lois et pratiques existant en ces domaines sont nécessaires pour atteindre l'objectif énoncé dans la première partie de l'article 4.

Le Gouvernement de Sa Majesté ne se considère pas lié par les dispositions de l'article 12 de la Convention en vertu desquelles tout différend entre deux ou plusieurs Etats parties touchant l'interprétation ou l'application de la Convention sera porté, à la requête de toute partie au différend, devant la Cour internationale de Justice pour qu'elle statue à son sujet.

Enregistré d'office le 12 juillet 1977.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1015, n° I-14861, et annexe A des volumes 1026, 1033, 1035, 1036, 1038, 1039, 1043 et 1045.

² Voir résolution n° 217 de l'Assemblée générale dans le recueil des Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, troisième session* (A/810), p. 71.

No. 14956. CONVENTION ON PSYCHOTROPIC SUBSTANCES. CONCLUDED AT VIENNA ON 21 FEBRUARY 1971¹

N° 14956. CONVENTION SUR LES SUBSTANCES PSYCHOTROPES. CONCLUE À VIENNE LE 21 FÉVRIER 1971¹

RATIFICATION

Instrument deposited on:

6 July 1977

MONACO

(With effect from 4 October 1977.)

Registered ex officio on 6 July 1977.

DECLARATION relating to the declaration made upon ratification² by the Federal Republic of Germany concerning application to Berlin (West):

Received on:

8 July 1977

GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

RATIFICATION

Instrument déposé le :

6 juillet 1977

MONACO

(Avec effet au 4 octobre 1977.)

Enregistré d'office le 6 juillet 1977.

DÉCLARATION relative à la déclaration formulée lors de la ratification² par la République fédérale d'Allemagne concernant l'application à Berlin-Ouest :

Reçue le :

8 juillet 1977

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

„Die Deutsche Demokratische Republik nimmt die Erklärung der Bundesrepublik Deutschland über die Anwendung der Bestimmungen der Konvention über psychotrope Substanzen vom 21. Februar 1971 auf Berlin (West) zur Kenntnis und geht davon aus, daß die Anwendung dieser Bestimmungen auf Berlin (West) nur insoweit möglich ist, als dies in Übereinstimmung mit dem Vierseitigen Abkommen vom 3. September 1971 erfolgt, wonach Berlin (West) kein Bestandteil der Bundesrepublik Deutschland ist und nicht von ihr regiert werden darf.“

[TRADUCTION — TRANSLATION]

“The German Democratic Republic takes notice of the statement made by the Federal Republic of Germany concerning the application of the provisions of the Convention on Psychotropic Substances of 21 February 1971 to Berlin (West) and understands that the application of these provisions to Berlin (West) is only possible to the extent that it is

La République démocratique allemande prend note de la déclaration de la République fédérale d'Allemagne relative à l'application des dispositions de la Convention sur les substances psychotropes du 21 février 1971 à Berlin-Ouest, et tient à faire observer que l'application de ces dispositions à Berlin-Ouest n'est possible que dans la mesure où elle

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1019, p. 176, and annex A in volumes 1035, 1039, 1040, 1043 and 1045.

² *Ibid.*, vol. 1060, No. A-14956.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1019, p. 176, et annexe A des volumes 1035, 1039, 1040, 1043 et 1045.

² *Ibid.*, vol. 1060, n° A-14956.

in keeping with the Quadripartite Agreement of September 3, 1971,¹ under which Berlin (West) is no constituent part of the Federal Republic of Germany and must not be governed by it.”

Registered ex officio on 8 July 1977

est conforme à l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971¹ selon lequel Berlin-Ouest ne fait pas partie intégrante de la République fédérale d'Allemagne et ne doit pas être gouverné par elle.

Enregistré d'office le 8 juillet 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 880, p. 115.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 880, p. 115.

No. 15071. AGREEMENT BETWEEN THE UNITED NATIONS (UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME) AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF THE CONGO CONCERNING ASSISTANCE BY THE UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME TO THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF THE CONGO. SIGNED AT BRAZZAVILLE ON 23 OCTOBER 1976¹

N° 15071. ACCORD ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES (PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT) ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO RELATIF À UNE ASSISTANCE DU PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT AU GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO. SIGNÉ À BRAZZAVILLE LE 23 OCTOBRE 1976¹

DEFINITIVE ENTRY INTO FORCE

The above-mentioned Agreement came into force definitively on 2 July 1977, the date of receipt by the United Nations Development Programme of the instrument of ratification by the Government of the People's Republic of the Congo, in accordance with article XIII (1).

Registered ex officio on 2 July 1977.

ENTRÉE EN VIGUEUR DÉFINITIVE

L'Accord susmentionné est entré en vigueur à titre définitif le 2 juillet 1977, date de la réception par le Programme des Nations Unies pour le développement de l'instrument de ratification du Gouvernement de la République populaire du Congo, conformément à l'article XIII, paragraphe I.

Enregistré d'office le 2 juillet 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1026, p. 65.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1026, p. 65.

No. 15094. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES. SIGNED AT MANILA ON 6 AUGUST 1971¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ROUTE SCHEDULE TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. MANILA, 12 AUGUST 1976

Authentic texts: German and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 8 July 1977.

I

THE AMBASSADOR OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

Manila, August 12, 1976

Excellency,

I have the honour to refer to the German-Philippine air transport consultations on a change in the route schedule which were held from 16 to 19 February 1976 in Pasay City, Philippines, in accordance with Article 12 of the Air Transport Agreement of 6 August 1971 between the Republic of the Philippines and the Federal Republic of Germany. I have the honour to propose on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany that the following route schedule should be substituted for the route schedule agreed under the diplomatic exchange of notes of 6 August 1971:

ROUTE SCHEDULE

I. *Routes to be operated by the designated airline or the Republic of the Philippines:*

<i>Point of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point of Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
One point in the Republic of the Philippines	Bangkok, Karachi, Dhahran, Teheran, Tel Aviv, Beirut, Athens, Rome	One point in the Federal Republic of Germany	Amsterdam, London

II. *Routes to be operated by the designated airline of the Federal Republic of Germany:*

<i>Point of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point of Destination</i>	<i>Point Beyond</i>
One point in the Federal Republic of Germany	Rome, Athens, Dhahran, Karachi, New Delhi, Colombo, Bangkok, Hong Kong	Manila	Tokyo

III. *Except for points of origin and destination, points on the route may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.*

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1027, No. 1-15094.

² Came into force on 12 August 1976, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

If the Government of the Republic of the Philippines agrees to the above Route Schedule, the present note and Your Excellency's note in reply expressing your Government's agreement shall constitute an Arrangement between our two Governments, to enter into force on the date of the note in reply.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

[Signed]

WOLFGANG EGER

His Excellency General Carlos P. Romulo
Secretary of Foreign Affairs
Manila

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BOTSCHAFTER DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Manila, den 12. August 1976

Exzellenz,

Ich beehre mich, auf die deutsch-philippinischen Luftverkehrskonsultationen Bezug zu nehmen, die vom 16.-19. Februar 1976 in Pasay City, Philippinen, gemäss Artikel 12 des Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik der Philippinen über den Luftverkehr vom 6. August 1971 stattfanden und eine Änderung des Fluglinienplans zum Gegenstand hatten. Im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland beehre ich mich, Ihnen vorzuschlagen, den durch diplomatischen Notenwechsel vom 6. August 1971 vereinbarten Fluglinienplan durch folgenden Fluglinienplan zu ersetzen:

FLUGLINIENPLAN

I. *Fluglinien, die von dem seitens der Republik der Philippinen bezeichneten Unternehmen betrieben werden:*

<i>Abgangspunkt</i>	<i>Zwischenlandepunkte</i>	<i>Bestimmungspunkt</i>	<i>Punkte darüber hinaus</i>
Ein Punkt in der Republik der Philippinen	Bangkok, Karatschi, Dhahran, Teheran, Tel Aviv, Beirut, Athen, Rom	Ein Punkt in der Bundesrepublik Deutschland	Amsterdam London

II. *Fluglinien, die von dem seitens der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:*

<i>Abgangspunkt</i>	<i>Zwischenlandepunkte</i>	<i>Bestimmungspunkt</i>	<i>Punkt darüber hinaus</i>
Ein Punkt in der Bundesrepublik Deutschland	Rom, Athen, Dhahran, Karatschi, Neu Dehli, Colombo, Bangkok, Hongkong	Manila	Tokio

III. *Mit Ausnahme des Abgangspunkts und des Bestimmungspunkts kann das bezeichnete Unternehmen nach seiner Wahl auf einem oder auf allen Flügen Punkte auf der Linie auslassen.*

Falls sich die Regierung der Philippinen 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 beiden Regierungen bilden, die mit dem Datum Ihrer Antwortnote in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Exzellenz, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

[Signed — Signé]

WOLFGANG EGER

Seiner Exzellenz General Carlos P. Romulo
Aussenminister der Republik der Philippinen
Manila

11

Manila, 12 August 1976

20868

Excellency:

I have the honor to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note of 12 August 1976, the full text of which is as follows:

[See note I]

I have the honor to inform Your Excellency that the foregoing is acceptable to the Philippine Government and, accordingly, Your Excellency's Note and this Note shall constitute an Agreement between our two Governments, which shall enter into force on the date of this reply.

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

[Illegible]

Secretary of Foreign Affairs

His Excellency Wolfgang Eger
Ambassador of the Federal Republic of Germany
Manila

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 15094. ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES. SIGNÉ À MANILLE LE 6 AOÛT 1971¹ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT LE TABLEAU DE ROUTES DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. MANILLE, 12 AOÛT 1976*Textes authentiques : allemand et anglais.**Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 8 juillet 1977.*

I

L'AMBASSADEUR DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Manille, le 12 août 1976

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux consultations en matière de transports aériens qui ont lieu entre des représentants de nos deux pays du 16 au 19 février 1976 à Pasay City (Philippines) en vue de modifier le tableau des routes, en application de l'article 12 de l'Accord entre la République des Philippines et la République fédérale d'Allemagne relatif aux transports aériens signé le 6 août 1971. Au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, je vous propose de remplacer le tableau des routes convenu dans l'échange de notes diplomatiques du 6 août 1971 par le tableau des routes suivant :

TABLEAU DES ROUTES

I. *Routes exploitées par l'entreprise désignée par la République des Philippines :*

<i>Point d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination</i>	<i>Points situés au-delà</i>
Un point situé dans la République des Philippines	Bangkok, Karachi, Dhahran, Téhéran, Tel-Aviv, Beyrouth, Athènes, Rome	Un point situé dans la République fédérale d'Allemagne	Amsterdam, Londres

II. *Routes exploitées par l'entreprise désignée par la République fédérale d'Allemagne :*

<i>Point d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination</i>	<i>Point situé au-delà</i>
Un point situé dans la République fédérale d'Allemagne	Rome, Athènes, Dhahran, Karachi, New Delhi, Colombo, Bangkok, Hong-kong	Manille	Tokyo

III. *A l'exception des points d'origine et de destination, l'entreprise désignée pourra, à son choix, omettre, lors d'un vol particulier ou de tous ses vols, certains points de la route.*

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1027, N° I-15094.

² Entré en vigueur le 12 août 1976, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

Si le Gouvernement de la République des Philippines approuve le tableau des routes ci-dessus, la présente note et votre note en réponse exprimant l'accord de votre gouvernement constitueront un arrangement entre nos deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date de votre note en réponse.

Veuillez accepter, etc.

[Signé]

WOLFGANG EGER

Son Excellence Monsieur Carlos P. Romulo
Ministre des affaires étrangères
Manille

11

Manille, le 12 août 1976

20868

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 12 août 1976, dont le texte est le suivant :

[Voir note I]

Je vous informe que ce qui précède rencontre l'agrément du Gouvernement des Philippines et qu'en conséquence votre note et la présente réponse constituent un accord entre nos deux gouvernements, qui entre en vigueur à la date de la présente réponse.

Je vous prie d'accepter, etc.

[Illisible]

Secrétaire aux affaires étrangères

Son Excellence Monsieur Wolfgang Eger
Ambassadeur de la République fédérale d'Allemagne
Manille

No. 15410. CONVENTION ON THE PREVENTION AND PUNISHMENT OF CRIMES AGAINST INTERNATIONALLY PROTECTED PERSONS, INCLUDING DIPLOMATIC AGENTS. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS, AT NEW YORK, ON 14 DECEMBER 1973¹

N° 15410. CONVENTION SUR LA PRÉVENTION ET LA RÉPRESSION DES INFRACTIONS CONTRE LES PERSONNES JOUISSANT D'UNE PROTECTION INTERNATIONALE, Y COMPRIS LES AGENTS DIPLOMATIQUES. ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES, À NEW YORK, LE 14 DÉCEMBRE 1973¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

8 July 1977

DOMINICAN REPUBLIC
(With effect from 7 August 1977.)

Registered ex officio on 8 July 1977.

ADHÉSION

Instrument déposé le:

8 juillet 1977

RÉPUBLIQUE DOMINICAINE
(Avec effet au 7 août 1977.)

Enregistré d'office le 8 juillet 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1035, No. I-15410, and annex A in volumes 1037 and 1046.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1035, no I-15410, et annexe A des volumes 1037 et 1046.