

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

---

## *Treaty Series*

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

---

VOLUME 94

---

## *Recueil des Traités*

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

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

VOLUME 94

1951

I. Nos. 1302-1314

**TABLE OF CONTENTS**

I

*Treaties and international agreements  
registered from 12 July 1951 to 18 July 1951*

	<i>Page</i>
<b>No. 1302. India and Nepal:</b>	
Treaty of Peace and Friendship. Signed at Kathmandu, on 31 July 1950	3
<b>No. 1303. International Labour Organisation:</b>	
Convention (No. 74) concerning the certification of able seamen, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its twenty-eighth session, Seattle, 29 June 1946, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946 . . . . .	11
<b>No. 1304. United Nations International Children's Emergency Fund and China:</b>	
Agreement concerning the activities of the United Nations International Children's Emergency Fund in China. Signed at Taipei, Taiwan, on 19 July 1950 . . . . .	21
<b>No. 1305. Denmark and United States of America:</b>	
Agreement pursuant to the North Atlantic Treaty, concerning the defense of Greenland. Signed at Copenhagen, on 27 April 1951 . . . . .	35
<b>No. 1306. Provisional International Civil Aviation Organization and France:</b>	
Exchange of letters (with annex) constituting an agreement regarding privileges and immunities. Paris, 28 February and 14 March 1947 . . . . .	59
<b>No. 1307. Greece and Sweden:</b>	
Agreement relating to the operation of regular air services (with annex). Signed at Athens, on 8 April 1947 . . . . .	73

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

VOLUME 94

1951

I. N° 1302-1314

**TABLE DES MATIÈRES**

**I**

*Traités et accords internationaux  
enregistrés du 12 juillet 1951 au 18 juillet 1951*

	<i>Pages</i>
<b>N° 1302. Inde et Népal :</b>	
Traité de paix et d'amitié. Signé à Kathmandou, le 31 juillet 1950 . . . . .	3
<b>N° 1303. Organisation internationale du Travail :</b>	
Convention (n° 74) concernant les certificats de capacité de matelot qualifié, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa vingt-huitième session, Seattle, 29 juin 1946, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant revision des articles finals, 1946	11
<b>N° 1304. Fonds international des Nations Unies pour le secours à l'enfance et Chine :</b>	
Accord concernant l'activité du Fonds international des Nations Unies pour le secours à l'enfance en Chine. Signé à Taïpei (Taïwan), le 19 juillet 1950	21
<b>N° 1305. Danemark et États-Unis d'Amérique :</b>	
Accord relatif à la défense du Groenland, conclu en application du Traité de l'Atlantique Nord. Signé à Copenhague, le 27 avril 1951 . . . . .	35
<b>N° 1306. Organisation provisoire de l'aviation civile internationale et France :</b>	
Échange de lettres (avec annexe) constituant un accord relatif aux privilèges et immunités. Paris, 28 février et 14 mars 1947 . . . . .	59
<b>N° 1307. Grèce et Suède :</b>	
Accord relatif à l'exploitation de lignes de communication aérienne régulière (avec annexe). Signé à Athènes, le 8 avril 1947 . . . . .	73

	<i>Page</i>
<b>No. 1308. Canada and Portugal :</b>	
Agreement for air services between Canadian and Portuguese territories (with annex and exchange of notes). Signed at Lisbon, on 25 April 1947	87
<b>No. 1309. Norway and Sweden :</b>	
Convention for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and property (with final protocol). Signed at Oslo, on 21 June 1947 . . . . .	107
<b>No. 1310. Sweden and Brazil :</b>	
Air Transport Agreement (with annex and protocol). Signed at Rio de Janeiro, on 14 November 1947 . . . . .	139
<b>No. 1311. Argentina and Denmark :</b>	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Buenos Aires, on 18 March 1948 . . . . .	175
<b>No. 1312. Greece and Switzerland :</b>	
Provisional agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at Athens, on 26 May 1948 . . . . .	217
<b>No. 1313. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland     and Italy :</b>	
Agreement relating to air services between their respective territories (with annex and exchange of notes). Signed at Rome, on 25 June 1948 . . .	239
<b>No. 1314. Switzerland and Brazil :</b>	
Agreement relating to regular air transport services between Switzerland and the United States of Brazil (with annex and exchange of notes). Signed at Berne, on 10 August 1948 . . . . .	269
 <b>ANNEX A. <i>Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</i></b>	
<b>No. 410. Agreement between the Provisional Government of the French     Republic and the Government of the Kingdom of Sweden     relating to air transport between French and Swedish     territories. Signed at Paris, on 2 August 1946 :</b>	
Exchange of notes constituting an agreement supplementing the above- mentioned Agreement. Paris, 19 March 1947 . . . . .	299
Exchange of notes constituting an agreement regarding modifications to the annex of the above-mentioned Agreement. Paris, 27 May 1947, and Stockholm, 10 June 1947 . . . . .	303

	<i>Pages</i>
<b>N° 1308. Canada et Portugal :</b>	
Accord relatif aux services aériens entre les territoires canadien et portugais (avec annexe et échange de notes). Signé à Lisbonne, le 25 avril 1947	87
<b>N° 1309. Norvège et Suède :</b>	
Convention tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et la fortune (avec protocole final). Signée à Oslo, le 21 juin 1947	107
<b>N° 1310. Suède et Brésil :</b>	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et protocole). Signé à Rio-de-Janeiro, le 14 novembre 1947 . . . . .	139
<b>N° 1311. Argentine et Danemark :</b>	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Buenos-Aires, le 18 mars 1948 . . . . .	175
<b>N° 1312. Grèce et Suisse :</b>	
Accord provisoire relatif aux lignes aériennes (avec annexe et échange de notes). Signé à Athènes, le 26 mai 1948 . . . . .	217
<b>N° 1313. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et     Italie :</b>	
Accord relatif à l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs (avec annexe et échange de notes). Signé à Rome, le 25 juin 1948	239
<b>N° 1314. Suisse et Brésil :</b>	
Accord relatif aux transports aériens réguliers entre la Suisse et les États- Unis du Brésil (avec annexe et échange de notes). Signé à Berne, le 10 août 1948 . . . . .	269
 <b>ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités     et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation     des Nations Unies</b>	
<b>N° 410. Accord entre le Gouvernement provisoire de la République     française et le Gouvernement du Royaume de Suède relatif     aux transports aériens entre les territoires français et     suédois. Signé à Paris, le 2 août 1946 :</b>	
Échange de notes constituant un accord complétant l'Accord mentionné ci-dessus. Paris, 19 mars 1947 . . . . .	298
Échange de notes constituant un accord relatif aux modifications apportées à l'annexe de l'Accord mentionné ci-dessus. Paris, 27 mai 1947, et Stockholm, 10 juin 1947 . . . . .	302

	<i>Page</i>
<b>No. 638. Convention (No. 63) concerning statistics of wages and hours of work in the principal mining and manufacturing industries, including building and construction, and in agriculture, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its twenty-fourth session, Geneva, 20 June 1938, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:</b>	
Ratification by France . . . . .	312
<b>No. 881. Convention (No. 87) concerning freedom of association and protection of the right to organise. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its thirty-first session, San Francisco, 9 July 1948:</b>	
Ratification by France . . . . .	312
<b>No. 912. Revised General Act for the pacific settlement of international disputes. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 28 April 1949:</b>	
Accession by Norway . . . . .	313
<b>No. 1015. Basic Agreement between the United Nations and the Government of the Federal People's Republic of Yugoslavia for the provision of technical assistance and Supplementary Agreement No. 1 thereto. Both signed at Belgrade, on 6 January 1951:</b>	
Agreement No. 2 supplementary to the Basic Agreement. Signed at Belgrade, on 10 July 1951 . . . . .	315
Agreement No. 3 supplementary to the Basic Agreement. Signed at Belgrade, on 12 July 1951 . . . . .	321
<b>No. 1017. Convention (No. 77) concerning medical examination for fitness for employment in industry of children and young persons. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its twenty-ninth session, Montreal, 9 October 1946:</b>	
Ratification by France . . . . .	312
<b>No. 1018. Convention (No. 78) concerning medical examination of children and young persons for fitness for employment in non-industrial occupations. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its twenty-ninth session, Montreal, 9 October 1946:</b>	
Ratification by France . . . . .	313

	<i>Pages</i>
<b>N° 638. Convention (n° 63) concernant les statistiques des salaires et des heures de travail dans les principales industries minières et manufacturières, y compris le bâtiment et la construction, et dans l'agriculture, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa vingt-quatrième session, Genève, 20 juin 1938, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant revision des articles finals, 1946 :</b>	
Ratification par la France . . . . .	312
<b>N° 881. Convention (n° 87) concernant la liberté syndicale et la protection du droit syndical. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa trente et unième session, San-Francisco, 9 juillet 1948 :</b>	
Ratification par la France . . . . .	312
<b>N° 912. Acte général révisé pour le règlement pacifique des différends internationaux. Adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies le 28 avril 1949 :</b>	
Adhésion par la Norvège . . . . .	313
<b>N° 1015. Accord de base entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement de la République populaire fédérative de Yougoslavie relatif à la fourniture d'une assistance technique et premier Accord complémentaire. Signés à Belgrade, le 6 janvier 1951 :</b>	
Accord n° 2 complémentaire à l'Accord de base. Signé à Belgrade, le 10 juillet 1951 . . . . .	314
Accord n° 3 complémentaire à l'Accord de base. Signé à Belgrade, le 12 juillet 1951 . . . . .	320
<b>N° 1017. Convention (n° 77) concernant l'examen médical d'aptitude à l'emploi dans l'industrie des enfants et des adolescents. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa vingt-neuvième session, Montréal, 9 octobre 1946 :</b>	
Ratification par la France . . . . .	312
<b>N° 1018. Convention (n° 78) concernant l'examen médical d'aptitude à l'emploi aux travaux non industriels des enfants et des adolescents. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa vingt-neuvième session, Montréal, 9 octobre 1946 :</b>	
Ratification par la France . . . . .	313

*NOTE*

*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*

*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 12 July 1951 to 18 July 1951*

*Nos. 1302 to 1314*

---

***Traités et accords internationaux***

*enregistrés*

*du 12 juillet 1951 au 18 juillet 1951*

*N<sup>os</sup> 1302 à 1314*



**No. 1302**

---

**INDIA  
and  
NEPAL**

**Treaty of Peace and Friendship. Signed at Kathmandu,  
on 31 July 1950**

*Official text: English.*

*Registered by India on 13 July 1951.*

---

**INDE  
et  
NÉPAL**

**Traité de paix et d'amitié. Signé à Kathmandou, le 31 juillet  
1950**

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Inde le 13 juillet 1951.*

No. 1302. TREATY<sup>1</sup> OF PEACE AND FRIENDSHIP BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF INDIA AND THE GOVERN-  
MENT OF NEPAL. SIGNED AT KATHMANDU, ON  
31 JULY 1950

---

The Government of India and the Government of Nepal, recognising the ancient ties which have happily existed between the two countries;

Desiring still further to strengthen and develop these ties and to perpetuate peace between the two countries;

Have resolved therefore to enter into a Treaty of Peace and Friendship with each other, and have, for this purpose, appointed as their plenipotentiaries the following persons, namely,

THE GOVERNMENT OF INDIA :

HIS EXCELLENCY SHRI CHANDRESHWAR PRASAD NARAIN SINGH, Ambassa-  
dor of India in Nepal.

THE GOVERNMENT OF NEPAL :

MOHUN SHAMSHER JANG BAHADUR RANA, Maharaja, Prime Minister and  
Supreme Commander-in-Chief of Nepal,

who having examined each other's credentials and found them good and in due form have agreed as follows :—

*Article 1*

There shall be everlasting peace and friendship between the Government of India and the Government of Nepal. The two Governments agree mutually to acknowledge and respect the complete sovereignty, territorial integrity and independence of each other.

*Article 2*

The two Governments hereby undertake to inform each other of any serious friction or misunderstanding with any neighbouring State likely to cause any breach in the friendly relations subsisting between the two Govern-  
ments.

---

<sup>1</sup> Came into force on 31 July 1950, as from the date of signature, in accordance with article 9.

## TRADUCTION — TRANSLATION

N° 1302. TRAITÉ<sup>1</sup> DE PAIX ET D'AMITIÉ ENTRE LE  
GOUVERNEMENT DE L'INDE ET LE GOUVERNEMENT  
DU NÉPAL. SIGNÉ A KATHMANDOU, LE 31 JUILLET  
1950

---

Le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement du Népal, reconnaissant les liens d'amitié qui unissent si heureusement leurs deux pays depuis des siècles;

Animés du désir de renforcer et d'accroître encore davantage ces liens et d'assurer une paix perpétuelle entre leurs deux pays;

Ont décidé de conclure entre eux un Traité de paix et d'amitié et ont désigné, à cette fin, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

LE GOUVERNEMENT DE L'INDE :

SON EXCELLENCE SHRI CHANDRESHWAR PRASAD NARAIN SINGH, Ambassadeur de l'Inde au Népal.

LE GOUVERNEMENT DU NÉPAL :

Le Maharajah MOHUN SHAMSHER JANG BAHADUR RANA, Premier Ministre et Commandant suprême des forces du Népal,

lesquels, après avoir examiné leurs pleins pouvoirs respectifs et les avoir trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

Il y aura paix et amitié perpétuelles entre le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement du Népal. Chacun des deux gouvernements s'engage à reconnaître et à respecter, dans toute leur plénitude, la souveraineté, l'intégrité territoriale et l'indépendance de l'autre.

*Article 2*

Chacun des deux gouvernements s'engage par le présent Traité à porter à la connaissance de l'autre tout désaccord grave avec un État voisin, de nature à causer une rupture des relations amicales existant entre les deux gouvernements.

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur dès sa signature, le 31 juillet 1950, conformément à l'article 9.

*Article 3*

In order to establish and maintain the relations referred to in Article 1 the two Governments agree to continue diplomatic relations with each other by means of representatives with such staff as is necessary for the due performance of their functions.

The representatives and such of their staff as may be agreed upon shall enjoy such diplomatic privileges and immunities as are customarily granted by international law on a reciprocal basis : Provided that in no case shall these be less than those granted to persons of a similar status of any other State having diplomatic relations with either Government.

*Article 4*

The two Governments agree to appoint Consuls-General, Consuls, Vice-Consuls and other consular agents, who shall reside in towns, ports and other places in each other's territory as may be agreed to.

Consuls-General, Consuls, Vice-Consuls and consular agents shall be provided with exequaturs or other valid authorization of their appointment. Such exequatur or authorization is liable to be withdrawn by the country which issued it, if considered necessary. The reasons for the withdrawal shall be indicated wherever possible.

The persons mentioned above shall enjoy on a reciprocal basis all the rights, privileges, exemptions and immunities that are accorded to persons of corresponding status of any other State.

*Article 5*

The Government of Nepal shall be free to import, from or through the territory of India, arms, ammunition or warlike material and equipment necessary for the security of Nepal. The procedure for giving effect to this arrangement shall be worked out by the two Governments acting in consultation.

*Article 6*

Each Government undertakes, in token of the neighbourly friendship between India and Nepal, to give to the nationals of the other, in its territory, national treatment with regard to participation in industrial and economic development of such territory and to the grant of concessions and contracts relating to such development.

*Article 3*

Pour maintenir et renforcer les relations mentionnées à l'article premier, les deux gouvernements sont convenus de maintenir entre eux des relations diplomatiques par l'entremise de représentants qui seront assistés de tout le personnel dont ils pourront avoir besoin pour s'acquitter dûment de leurs fonctions.

Lesdits représentants et ceux des membres de leur personnel dont il sera convenu jouiront des privilèges et immunités diplomatiques qui seront ordinairement accordés par le droit international, sous réserve de réciprocité. Il est entendu qu'en aucun cas ces privilèges et immunités ne pourront être inférieurs à ceux dont jouissent des personnes ayant pareille qualité qui sont les ressortissants d'un autre État entretenant des relations diplomatiques avec l'un ou l'autre des deux gouvernements.

*Article 4*

Les deux gouvernements sont convenus de désigner des consuls généraux, des consuls, des vice-consuls et des agents consulaires, lesquels résideront dans les villes, ports et localités du territoire de chacun des deux pays qui auront été fixés de commun accord.

Les consuls généraux, les consuls, les vice-consuls et les agents consulaires seront munis de l'exequatur ou d'une autre pièce constatant l'agrément de leur patente. L'exequatur ou ladite pièce pourront être retirés par le pays qui les aura délivrés, s'il le juge nécessaire. Les raisons de ce retrait devront être indiquées chaque fois que cela sera possible.

Les personnes susmentionnées jouiront, sous réserve de réciprocité, de tous les droits, privilèges, exemptions et immunités accordés aux personnes ayant pareille qualité qui sont ressortissants d'un autre État.

*Article 5*

Le Gouvernement du Népal sera libre d'importer du territoire de l'Inde, ou de faire passer en transit par ce territoire, toutes armes, munitions ou autre matériel et équipement de guerre nécessaires pour assurer la sécurité du Népal. Les modalités d'exécution de cet arrangement seront arrêtées par les deux gouvernements agissant de concert.

*Article 6*

En témoignage des relations de bon voisinage qui existent entre l'Inde et le Népal, chacun des deux gouvernements s'engage à accorder aux ressortissants de l'autre qui se trouvent sur son territoire, le même traitement que celui dont bénéficient ses propres nationaux en ce qui concerne leur participation au développement économique et industriel dudit territoire et l'octroi de concessions ou de contrats relatifs à ce développement.

*Article 7*

The Governments of India and Nepal agree to grant, on a reciprocal basis, to the nationals of one country in the territories of the other the same privileges in the matter of residence, ownership of property, participation in trade and commerce, movement and other privileges of a similar nature.

*Article 8*

So far as matters dealt with herein are concerned, this Treaty cancels all previous Treaties, agreements, and engagements entered into on behalf of India between the British Government and the Government of Nepal.

*Article 9*

This Treaty shall come into force from the date of signature by both Governments.

*Article 10*

This Treaty shall remain in force until it is terminated by either party by giving one year's notice.

DONE in duplicate at Kathmandu this 31st day of July 1950.

*(Signed)*

CHANDRESHWAR PRASAD  
NARAIN SINGH  
For the Government of India

*(Signed)*

MOHUN SHAMSHER  
JANG BAHADUR RANA  
For the Government of Nepal



*Article 7*

Sous réserve de réciprocité, le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement du Népal sont convenus d'accorder aux ressortissants de l'un des deux pays qui se trouvent sur les territoires de l'autre, des privilèges identiques en ce qui concerne la résidence, la propriété, l'exercice d'une industrie ou d'un commerce, et la circulation, ainsi que d'autres privilèges de même nature.

*Article 8*

Le présent Traité annule, en ce qui concerne les questions sur lesquelles il porte, tous les Traités, accords et engagements antérieurs, conclus entre le Gouvernement britannique, pour le compte de l'Inde, et le Gouvernement du Népal.

*Article 9*

Le présent Traité entrera en vigueur à la date de sa signature par les deux gouvernements.

*Article 10*

Le présent Traité demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit dénoncé par l'une des parties moyennant un préavis d'un an.

FAIT à Kathmandou, en double exemplaire, le 31 juillet 1950.

(Signé)

CHANDRESHWAR PRASAD

NARAIN SINGH

Pour le Gouvernement de l'Inde

(Signé)

MOHUN SHAMSHER

JANG BAHADUR RANA

Pour le Gouvernement du Népal



No. 1303

---

## INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION

**Convention (No. 74) concerning the certification of able seamen, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its twenty-eighth session, Seattle, 29 June 1946, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946**

*Official texts: English and French.*

*Registered by the International Labour Organisation on 14 July 1951.*

---

## ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

**Convention (n°. 74) concernant les certificats de capacité de matelot qualifié, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa vingt-huitième session, Seattle, 29 juin 1946, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946**

*Textes officiels anglais et français.*

*Enregistré par l'Organisation internationale du Travail le 14 juillet 1951.*

No. 1303. CONVENTION (No. 74)<sup>1</sup> CONCERNING THE CERTIFICATION OF ABLE SEAMEN, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS TWENTY-EIGHTH SESSION, SEATTLE, 29 JUNE 1946, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946<sup>2</sup>

The General Conference of the International Labour Organisation,  
Having been convened at Seattle by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Twenty-eighth Session on 6 June 1946, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the certification of able seamen, which is included in the fifth item on the agenda of the Session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention,

adopts this twenty-ninth day of June of the year one thousand nine hundred and forty-six the following Convention, which may be cited as the Certification of Able Seamen Convention, 1946 :

*Article 1*

No person shall be engaged on any vessel as an able seaman unless he is a person who by national laws or regulations is deemed to be competent to perform any duty which may be required of a member of the crew serving in the deck department (other than an officer or leading or specialist rating) and unless he holds a certificate of qualification as an able seaman granted in accordance with the provisions of the following articles.

*Article 2*

1. The competent authority shall make arrangements for the holding of examinations and for the granting of certificates of qualification.

<sup>1</sup> In accordance with article 6, the Convention came into force on 14 July 1951, twelve months after the date on which the ratifications of two members of the International Labour Organisation, i.e., France and the Netherlands, had been registered with the Director-General of the International Labour Office. Thereafter the Convention comes into force for any member twelve months after the date on which its ratification has been so registered.

The Convention has been ratified by the following States and these ratifications were registered with the Director-General of the International Labour Office on the dates indicated :

France . . . . .	9 December 1948
Netherlands . . . . .	14 July 1950
Canada . . . . .	19 March 1951

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 38, p. 3; Vol. 44, p. 343; Vol. 54, p. 400; Vol. 66, p. 349, and Vol. 71, p. 322.

N<sup>o</sup> 1303. CONVENTION (N<sup>o</sup> 74)<sup>1</sup> CONCERNANT LES CERTIFICATS DE CAPACITÉ DE MATELOT QUALIFIÉ, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL A SA VINGT-HUITIÈME SESSION, SEATTLE, 29 JUIN 1946, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT REVISION DES ARTICLES FINALS, 1946<sup>2</sup>

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail, convoquée à Seattle par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 6 juin 1946, en sa vingt-huitième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives aux certificats de capacité de matelot qualifié, question qui est comprise dans le cinquième point à l'ordre du jour de la session,

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce vingt-neuvième jour de juin mil neuf cent quarante-six, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946 :

*Article 1*

Nul ne peut être engagé à bord d'un navire comme matelot qualifié s'il n'est considéré comme compétent, aux termes de la législation nationale, pour accomplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un membre de l'équipage affecté au service du pont (autre qu'un officier, un membre de la maistrance ou un matelot spécialisé) et s'il n'est titulaire d'un certificat de capacité de matelot qualifié délivré en conformité des dispositions des articles ci-après.

*Article 2*

1. L'autorité compétente prendra les dispositions nécessaires pour organiser des examens et délivrer des certificats de capacité.

<sup>1</sup> Conformément aux dispositions de l'article 6, la Convention est entrée en vigueur le 14 juillet 1951, douze mois après la date à laquelle les ratifications de deux membres de l'Organisation internationale du Travail (France et Pays-Bas) ont été enregistrées auprès du Directeur général du Bureau international du Travail. Par la suite, elle entre en vigueur pour chaque membre douze mois après la date où sa ratification a été enregistrée.

La Convention a été ratifiée par les États suivants et ces ratifications ont été enregistrées par le Directeur général du Bureau international du Travail aux dates indiquées ci-dessous :

France	. . . . .	9 décembre	1948
Pays-Bas	. . . . .	14 juillet	1950
Canada	. . . . .	19 mars	1951

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 38, p. 3; vol. 44, p. 343; vol. 54, p. 400; vol. 66, p. 349, et vol. 71, p. 322.

2. No person shall be granted a certificate of qualification unless—
- (a) he has reached a minimum age to be prescribed by the competent authority;
  - (b) he has served at sea in the deck department for a minimum period to be prescribed by the competent authority; and
  - (c) he has passed an examination of proficiency to be prescribed by the competent authority.
3. The prescribed minimum age shall not be less than eighteen years.
4. The prescribed minimum period of service at sea shall not be less than thirty-six months : Provided that the competent authority may—
- (a) permit persons with a period of actual service at sea of not less than twenty-four months who have successfully passed through a course of training in an approved training school to reckon the time spent in such training, or part thereof, as sea service; and
  - (b) permit persons trained in approved sea-going training ships who have served eighteen months in such ships to be certificated as able seamen upon leaving in good standing.
5. The prescribed examination shall provide a practical test of the candidate's knowledge of seamanship and of his ability to carry out effectively all the duties that may be required of an able seaman, including those of a lifeboatman; it shall be such as to qualify a successful candidate to hold the special lifeboatman's certificate provided for in Article 22 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929,<sup>1</sup> or in the corresponding provision of any subsequent Convention revising or replacing that Convention for the time being in force for the territory concerned.

### Article 3

A certificate of qualification may be granted to any person who, at the time of the entry into force of this Convention for the territory concerned is performing the full duties of an able seaman or leading deck rating or has performed such duties.

### Article 4

The competent authority may provide for the recognition of certificates of qualification issued in other territories.

<sup>1</sup> League of Nations, *Treaty Series*, Vol. CXXXVI, p. 81; Vol. CXLII, p. 393; Vol. CXLVII, p. 354; Vol. CLVI, p. 257; Vol. CLX, p. 417; Vol. CLXIV, p. 394; Vol. CLXXII, p. 423; Vol. CLXXVII, p. 420; Vol. CLXXXV, p. 406; Vol. CC, p. 513; and United Nations, *Treaty Series*, Vol. 34, p. 427, and Vol. 92, p. 434.

2. Nul ne peut obtenir de certificat de capacité :

- a) s'il n'a atteint un âge minimum qui sera fixé par l'autorité compétente :
- b) s'il n'a servi à la mer, comme membre du personnel du pont, pendant une période minimum qui sera fixée par l'autorité compétente;
- c) s'il n'a subi avec succès l'examen de capacité prescrit par l'autorité compétente.

3. L'âge minimum fixé par l'autorité compétente ne sera pas inférieur à dix-huit ans.

4. La période minimum de service à la mer fixée par l'autorité compétente ne sera pas inférieure à trente-six mois. Toutefois, l'autorité compétente pourra:

- a) admettre, dans le cas de personnes ayant servi effectivement à la mer pendant au moins vingt-quatre mois et qui ont suivi avec des résultats satisfaisants un cours de formation professionnelle dans un établissement agréé, que le temps consacré à ladite formation, ou une partie de ce temps, soit considéré comme période de service à la mer;
- b) permettre, sur leurs bonnes notes de sortie, l'octroi de certificats de matelot qualifié aux élèves de navires-écoles de mer agréés ayant servi dix-huit mois à bord de tels navires.

5. L'examen prescrit comportera une épreuve pratique des connaissances de matelotage du candidat et de son aptitude à s'acquitter d'une manière efficace de toutes les tâches qui peuvent être exigées d'un matelot qualifié, y compris la manœuvre d'embarcations de sauvetage. Ledit examen devra être suffisant pour permettre à un candidat qui en aura subi avec succès les épreuves d'obtenir le brevet spécial de « canotier breveté » prévu par l'article 22 de la Convention internationale de 1929<sup>1</sup> pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou par les dispositions correspondantes de toute convention subséquente, revisant ou remplaçant la convention susmentionnée, en vigueur dans un territoire déterminé.

### Article 3

Un certificat de capacité peut être délivré à toute personne qui, à l'entrée en vigueur de la présente convention pour un territoire déterminé, remplit ou a rempli l'ensemble des fonctions de matelot qualifié ou de chef de bordée, ou une fonction équivalente.

### Article 4

L'autorité compétente peut prévoir la reconnaissance des certificats de capacité délivrés dans d'autres territoires.

<sup>1</sup> Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVI, p. 81; vol. CXLII, p. 393; vol. CXLVII, p. 354; vol. CLVI, p. 257; vol. CLX, p. 417; vol. CLXIV, p. 394; vol. CLXXII, p. 423; vol. CLXXVII, p. 420; vol. CLXXXV, p. 406; vol. CC, p. 513; et Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 34, p. 426, et vol. 92, p. 434.

*Article 5*

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

*Article 6*

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

*Article 7*

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

*Article 8*

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all the Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

*Article 9*

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance



*Article 5*

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

*Article 6*

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.

2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

*Article 7*

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

*Article 8*

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification qui lui aura été communiquée, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

*Article 9*

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies aux fins d'enregistrement, conformément

with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding articles.

*Article 10*

At the expiration of each period of ten years after the coming into force of this Convention, the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall consider the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

*Article 11*

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides,

- (a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 7 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;
- (b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

*Article 12*

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

The foregoing is the authentic text of the Certification of Able Seamen Convention, 1946, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946.

The original text of the Convention was authenticated on 30 August 1946 by the signatures of Henry M. Jackson, President of the Conference, and Edward J. Phelan, Director of the International Labour Office.

The Convention had not come into force on 1 January 1947.

IN FAITH WHEREOF I have, in pursuance of the provisions of Article 6 of the Final Articles Revision Convention, 1946, authenticated with my signature this thirty-first day of August 1948 two original copies of the text of the Convention as modified.

Edward PHELAN  
Director-General  
of the International Labour Office

à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

#### *Article 10*

A l'expiration de chaque période de dix années à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail devra présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

#### *Article 11*

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement :

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 7 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

#### *Article 12*

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

Le texte qui précède est le texte authentique de la Convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946.

Le texte original de la convention fut authentiqué le 30 août 1946 par les signatures de M. Henry M. Jackson, Président de la Conférence et de M. Edward J. Phelan, Directeur du Bureau international du Travail.

La convention n'était pas entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1947.

EN FOI DE QUOI j'ai authentiqué par ma signature, en application des dispositions de l'article 6 de la Convention portant révision des articles finals, 1946, ce trente et unième jour d'août 1948, deux exemplaires originaux du texte de la convention telle qu'elle a été modifiée.

Edward PHELAN  
Directeur général  
du Bureau international du Travail



No. 1304

---

**UNITED NATIONS INTERNATIONAL CHILDREN'S  
EMERGENCY FUND  
and  
CHINA**

**Agreement concerning the activities of the United Nations  
International Children's Emergency Fund in China.  
Signed at Taipei, Taiwan, on 19 July 1950**

*Official text: English.  
Registered ex officio on 16 July 1951.*

---

**FONDS INTERNATIONAL DES NATIONS UNIES  
POUR LE SECOURS A L'ENFANCE  
et  
CHINE**

**Accord concernant l'activité du Fonds international des  
Nations Unies pour le secours à l'enfance en Chine.  
Signé à Taïpei (Taïwan), le 19 juillet 1950**

*Texte officiel anglais.  
Enregistré d'office le 16 juillet 1951.*

No. 1304. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE INTERNATIONAL CHILDREN'S EMERGENCY FUND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHINA CONCERNING THE ACTIVITIES OF UNICEF IN CHINA. SIGNED AT TAIPEI, TAIWAN, ON 19 JULY 1950

---

WHEREAS the General Assembly of the United Nations, by Resolution 57, approved 11 December 1946,<sup>2</sup> created an International Children's Emergency Fund (hereinafter referred to as the Fund), and

WHEREAS the Fund now has resources and expects to receive additional resources and assets which the Executive Board of the Fund has determined shall be made available in part for the benefit of children and adolescents and expectant and nursing mothers of the Republic of China, and

WHEREAS the Government of the Republic of China (hereinafter referred to as the Government) desires the aid of the Fund for the benefit of children and adolescents and expectant and nursing mothers within its territories, and

WHEREAS representatives of the Fund and of the Government have considered the need for such aid in the Republic of China, and

WHEREAS the Government has submitted its own programme of aid for the benefit of children and adolescents and expectant and nursing mothers, subject to a plan of operations to be later drawn up and mutually agreed upon, with respect to the proper utilization and distribution of supplies or other assistance which the Fund may provide,

NOW, THEREFORE, the Government and the Fund have agreed as follows :

*Article I*

FURNISHING OF SUPPLIES AND SERVICES

A. The Fund, within its determination of requirements and the limits of its resources, will provide foodstuffs and other supplies and services for the aid and assistance of the children, adolescents, and expectant and nursing mothers of the Republic of China.

---

<sup>1</sup> Came into force on 19 July 1950, as from the date of signature, in accordance with article IX.

<sup>2</sup> United Nations, document A/64/Add.1.

## TRADUCTION — TRANSLATION

N° 1304. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE FONDS INTERNATIONAL  
DES NATIONS UNIES POUR LE SECOURS A L'ENFANCE  
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE  
CHINE CONCERNANT L'ACTIVITÉ DU FISE EN CHINE.  
SIGNÉ A TAIPEÏ (TAIWAN), LE 19 JUILLET 1950

CONSIDÉRANT que l'Assemblée générale des Nations Unies a créé, par sa résolution n° 57 du 11 décembre 1946<sup>2</sup>, un Fonds international de secours à l'enfance (ci-après dénommé « le Fonds »),

CONSIDÉRANT que le Fonds dispose maintenant de certaines ressources et s'attend à recevoir de nouvelles ressources et de nouveaux dons que le Conseil d'administration du Fonds a décidé d'utiliser en partie au profit des enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes de la République de Chine,

CONSIDÉRANT que le Gouvernement de la République de Chine (ci-après dénommé « le Gouvernement ») a manifesté le désir de recevoir l'aide du Fonds au profit des enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes de son territoire,

CONSIDÉRANT que les représentants du Fonds et du Gouvernement ont examiné les besoins de la République de Chine touchant cette aide,

CONSIDÉRANT que le Gouvernement a soumis son propre programme d'aide au profit des enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes, sous réserve du plan d'opérations qui devra être établi ultérieurement et approuvé de commun accord en vue d'une utilisation et d'une distribution satisfaisantes des produits ou secours que le Fonds pourra fournir,

Le Gouvernement et le Fonds SONT CONVENUS de ce qui suit :

*Article premier*

FURNITURE DE PRODUITS ET DE SERVICES

A. Le Fonds, selon les besoins qu'il aura déterminés et dans la limite de ses ressources et des besoins qu'il aura à déterminer, fournira des denrées alimentaires et d'autres produits ainsi que des services pour aider et secourir les enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes de la République de Chine.

<sup>1</sup> Entré en vigueur dès sa signature, le 19 juillet 1950, conformément à l'article IX.

<sup>2</sup> Nations Unies, document A/64/Add.1.

B. The Government will, in accordance with the plan of operations to be later drawn up and mutually agreed upon, and such amendments as may be agreed upon at a later date by the Fund and the Government, provide food (and other special programmes) for the children, adolescents, and expectant and nursing mothers of the Republic of China and undertakes that the food and supplies furnished by the Fund will be distributed to and for the benefit of such persons in accordance with the aforesaid plan of operations.

C. The amounts and the character of the food and supplies to be provided by the Fund and the Government respectively for the benefit of children, adolescents, and expectant and nursing mothers of the Republic of China, will be determined from time to time for such successive periods of operation as may be convenient, through mutual consultation and understanding between the Fund and the Government.

D. The Fund will make no request, and shall have no claim, for payment in foreign exchange for the supplies and services furnished by it under this Agreement.

## *Article II*

### TRANSFER AND DISTRIBUTION OF SUPPLIES

A. The Fund, while retaining full ownership of its supplies until consumed or used by the ultimate recipient for whom these supplies are intended, will entrust its supplies to the Government or those agencies within the Republic of China mutually agreed upon between the Government and the Fund, for distribution on behalf of the Fund for the benefit of children, adolescents, and expectant and nursing mothers in the Republic of China in accordance with the plan of operations to be later drawn up and mutually agreed upon, and in conformity with the policies of the Fund.

B. The Government will distribute supplies furnished by the Fund in accordance with the approved plan of operations through the agencies, or channels mutually approved from time to time by the Government and the Fund. In distributing or otherwise handling such supplies the Government shall act as agent for the Fund until the supplies are consumed or used.

C. The Government undertakes to see that these supplies are dispensed or distributed equitably and efficiently on the basis of need, without discrimination because of race, creed, nationality status, or political belief. No ration plan currently in force at the time of approval of the plan of operations referred to in Section B of Article I shall be modified by reason of supplies furnished by the Fund so as to reduce the rations for children, adolescents, and nursing and expectant mothers.



B. Le Gouvernement, conformément au plan d'opérations qui devra être établi et approuvé de commun accord et aux amendements dont il pourra convenir ultérieurement avec le Fonds, fournira des denrées alimentaires (et autres secours spéciaux) aux enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes de la République de Chine; il s'engage à faire en sorte que les denrées alimentaires et les produits fournis par le Fonds soient distribués aux personnes prévues dans ledit plan et au profit de ces personnes.

C. Les quantités et la nature des denrées alimentaires et des produits que le Fonds et le Gouvernement fourniront respectivement au profit des enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes de la République de Chine seront fixées de temps à autre, suivant les phases successives qu'il paraîtra utile d'établir dans les opérations, par voie de consultations et d'arrangements mutuels entre le Fonds et le Gouvernement.

D. Le Fonds ne réclamera pas et ne pourra revendiquer le paiement en devises étrangères des produits et services fournis en vertu du présent Accord.

## *Article II*

### CESSION ET DISTRIBUTION DES PRODUITS

A. Le Fonds, tout en conservant la pleine propriété de ses produits jusqu'à leur consommation ou leur utilisation par le bénéficiaire auquel ils sont destinés, confiera ceux-ci au Gouvernement ou aux organismes situés sur le territoire de la République de Chine dont le Gouvernement et le Fonds seront mutuellement convenus, pour en assurer la distribution au nom du Fonds, au profit des enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes de la République de Chine, conformément au plan d'opérations qui sera ultérieurement établi et approuvé de commun accord et aux directives adoptées par le Fonds.

B. Le Gouvernement distribuera les produits fournis par le Fonds conformément au plan d'opérations approuvé, par l'intermédiaire des organismes ou par les voies qui seront mutuellement agréés de temps à autre par le Gouvernement et par le Fonds. En effectuant la distribution de ces produits et toutes autres opérations de manutention, le Gouvernement agira en qualité d'agent du Fonds jusqu'à la consommation ou l'utilisation desdits produits.

C. Le Gouvernement s'engage à veiller à ce que la répartition ou la distribution de ces produits se fasse équitablement et de manière à atteindre le but recherché, en fonction des besoins et sans distinction de race, de religion, de nationalité ou d'opinion politique. Le système de rationnement en vigueur au moment de l'approbation du plan d'opérations visé au paragraphe B de l'article premier, ne pourra être modifié en raison de la fourniture de produits par le Fonds d'une façon qui réduirait les rations des enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes.

D. It is agreed that supplies and services provided by the Fund are to be in addition to, and not in substitution for, the budget charges which the Government has established for similar activities.

E. The Government agrees that the Fund may in its discretion cause such distinctive markings to be placed upon the supplies provided by the Fund as the Fund may deem necessary to indicate that the supplies in question are intended for the aid and assistance of children and adolescents and expectant and nursing mothers under the auspices of the International Children's Emergency Fund.

F. No recipient of supplies provided by the Fund shall be required to pay directly or indirectly for the cost of these supplies.

G. The Government agrees to make all arrangements for, and to sustain all operational and administrative expenses or costs incurred in the currency of the Republic of China, with respect to the reception, unloading, warehousing, transportation, and distribution of the supplies furnished by the Fund.

### *Article III*

#### EXPORTS

The Government agrees that it will not expect the Fund to furnish supplies for the aid and assistance of children and adolescents and expectant and nursing mothers under this agreement if the Government exports any supplies of the same or similar character, except for such special circumstances as may arise and be placed for consideration before the Programme Committee.

### *Article IV*

#### RECORDS AND REPORTS

A. The Government will maintain adequate accounting and statistical records on the Fund's operations necessary to discharge the Fund's responsibilities, and will consult with the Fund, at its request, with respect to the maintenance of such records.

B. The Government will furnish the Fund with such records, reports and information as to the operation of the approved plan as the Fund may find necessary to the discharge of its responsibilities.

D. Il est convenu que les produits et services fournis par le Fonds viendront s'ajouter et non se substituer aux dépenses budgétaires prévues par le Gouvernement pour des activités semblables.

E. Le Gouvernement accepte que le Fonds puisse, comme il l'entendra, faire apposer sur les produits par lui fournis les marques distinctives qu'il jugera nécessaires pour indiquer que ces produits sont destinés à aider et à assister, sous les auspices du Fonds international de secours à l'enfance, des enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes.

F. Aucun bénéficiaire des produits fournis par le Fonds n'aura à acquitter directement ou indirectement le prix de ces produits.

G. Le Gouvernement s'engage à prendre les mesures voulues pour assurer la réception, le déchargement, l'entreposage, le transport et la distribution des produits fournis par le Fonds et à supporter tous les frais et toutes les dépenses de manutention et d'administration y relatifs, dans la monnaie de la République de Chine.

### *Article III*

#### EXPORTATIONS

Le Gouvernement reconnaît qu'au cas où il exporterait des produits de même nature que ceux qui sont fournis par le Fonds ou de nature analogue, il ne devra plus compter recevoir de celui-ci, au titre du présent Accord, une aide au profit des enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes, sauf dans l'éventualité de circonstances spéciales dont pourrait être saisi le Comité du programme.

### *Article IV*

#### DOCUMENTS ET RAPPORTS

A. Le Gouvernement établira, touchant les opérations du Fonds, les documents comptables et statistiques nécessaires à l'accomplissement des fonctions du Fonds; à la demande du Fonds, le Gouvernement se concertera avec lui sur le mode d'établissement de ces documents.

B. Le Gouvernement fournira au Fonds, en ce qui concerne l'exécution du plan approuvé, les documents, rapports et renseignements que le Fonds considérera comme nécessaires à l'accomplissement de ses fonctions.

*Article V*RELATIONSHIP BETWEEN THE GOVERNMENT AND THE FUND  
IN THE CARRYING OUT OF THIS AGREEMENT

A. It is recognized and understood by the Government and the Fund that in order to carry out the terms of this agreement it will be necessary to establish a close and cordial relationship of co-operation between representatives of the Government and the Fund respectively, at the operating level. To this end it is agreed that the Fund will provide duly authorized officers to be stationed in the Republic of China, and to be available for consultation and co-operation with the appropriate officials of the Government with respect to the shipment, receipt, and distribution of the supplies furnished by the Fund, to consider and review the needs of children, adolescents, and expectant and nursing mothers in the Republic of China, for the aid contemplated under this agreement, to advise the Headquarters of the Fund of the programme of operations under the agreement, and of any problems which the Government may care to submit to the Fund or its representatives with regard to aid and assistance for children and adolescents and expectant and nursing mothers in the Republic of China.

B. The Fund agrees that, for the above purposes, it will maintain an office at the seat of the Government through which its officers may be reached and through which it will conduct its principal business.

C. The Government will facilitate employment by the Fund of such citizens of the Republic of China, as officers, clerical staff or otherwise, as may be required to discharge the Fund's functions under this agreement.

D. The Government will permit authorized officers of the Fund to have access to such records, books of account, or other appropriate documents with respect to the distribution of supplies furnished by the Fund, as may be necessary to satisfy the Fund of the Government's compliance with the terms of this Agreement. The Government shall further permit authorized officers of the Fund entire freedom to observe distribution of such supplies from time to time, and from place to place, and to examine the processes and techniques of distribution and make observations with respect thereto to the appropriate Government authorities.

E. The Government will, in agreement with the Fund, make arrangements for, and sustain the cost of, expenses incurred in the currency of the Republic of China, with respect to the housing, subsistence, automobile transportation, and travel of the officers to be provided by the Fund under this Article, and the establishing, equipping, and maintaining of the office to be established at the seat of the Government under Section B of this Article, together with necessary

*Article V*RAPPORTS ENTRE LE GOUVERNEMENT ET LE FONDS  
TOUCHANT L'EXÉCUTION DU PRÉSENT ACCORD

A. Afin d'assurer l'application des dispositions du présent Accord, le Gouvernement et le Fonds sont convenus de reconnaître la nécessité d'établir, au niveau de la direction, une collaboration étroite et cordiale entre les représentants du Gouvernement et ceux du Fonds respectivement. A cet effet, il est convenu que le Fonds enverra des fonctionnaires dûment autorisés qui résideront sur le territoire de la République de Chine et se tiendront à la disposition des fonctionnaires compétents du Gouvernement pour se concerter et collaborer avec eux au sujet de l'expédition, de la réception et de la distribution des produits fournis par le Fonds; ils examineront et étudieront dans quelle mesure les enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes de la République de Chine ont besoin de l'aide prévue par le présent Accord et ils tiendront la direction du Fonds au courant du programme d'opérations établi en vertu du présent Accord et de tous problèmes que le Gouvernement désirerait soumettre au Fonds ou à ses représentants en matière d'aide et d'assistance aux enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes de la République de Chine.

B. Le Fonds s'engage, aux fins prévues ci-dessus, à établir au siège du Gouvernement, un bureau par l'intermédiaire duquel il sera possible d'entrer en contact avec ses fonctionnaires et qui servira à diriger ses activités principales.

C. Le Gouvernement facilitera au Fonds le recrutement comme fonctionnaires, employés de bureau et autre personnel, des ressortissants de la République de Chine dont le Fonds pourrait avoir besoin pour s'acquitter des tâches prévues par le présent Accord.

D. Le Gouvernement permettra aux fonctionnaires autorisés du Fonds d'avoir accès aux documents, livres de comptes ou autres pièces appropriées concernant la distribution des produits fournis par le Fonds, dans la mesure nécessaire pour que celui-ci puisse s'assurer que le Gouvernement respecte les termes du présent Accord. Le Gouvernement permettra en outre aux fonctionnaires autorisés du Fonds d'observer en toute liberté et en divers temps et lieux la distribution desdits produits, d'examiner les procédés et méthodes de distribution et de présenter des observations à ce sujet aux autorités compétentes du Gouvernement.

E. Le Gouvernement, de concert avec le Fonds, assurera le logement, la subsistance, le transport automobile et les déplacements des fonctionnaires que le Fonds enverra en vertu du présent article ainsi que l'organisation, l'installation et le fonctionnement du bureau qui sera établi au siège du Gouvernement en vertu du paragraphe B du présent article; il fournira aussi l'aide nécessaire en matière de personnel de bureau et prêtera son concours à tous autres égards,

clerical and other assistance, and postal, telegraphic and telephone communications, for the authorized activities of the officers and the office above mentioned.

#### *Article VI*

##### IMMUNITY FROM TAXATION

A. The Fund, its assets, property, income, and its operations and transactions of whatsoever nature, shall be immune from all taxes, fees, tolls, or duties imposed by the Government or by any political sub-division thereof or by any other public authority in the Republic of China. The Fund shall also be immune from liability for the collection or payment of any tax, fee, toll, or duty imposed by the Government or any political sub-division thereof or by any other public authority.

B. No tax, fee, toll or duty shall be levied by the Government or any political sub-division thereof or any other public authority on or in respect of salaries or remunerations for personal services paid by the Fund to its officers, employees, or other Fund personnel who are not subjects of the Republic of China, or permanent residents thereof.

C. The Government will take such action as is necessary for the purpose of making effective the foregoing principles. In addition, the Government will take whatever other action may be necessary to insure that supplies and services furnished by the Fund are not subjected to any tax, fee, toll, or duty in a manner which reduces the resources of the Fund.

#### *Article VII*

##### PRIVILEGES AND IMMUNITIES

The Government will extend to the office of the Fund and the officials thereof such privileges and immunities as are generally extended to the United Nations and its Specialized Agencies under the laws and regulations of the Republic of China.

#### *Article VIII*

##### PUBLIC INFORMATION

The Government will afford the Fund opportunity for, and will co-operate with the Fund in making public information regarding the delivery and distribution of supplies furnished by the Fund.

notamment en vue d'assurer les communications postales, téléphoniques et télégraphiques nécessaires à l'activité autorisée des fonctionnaires et du bureau mentionnés ci-dessus; il supportera le coût des dépenses y relatives dans la monnaie de la République de Chine.

#### *Article VI*

##### IMMUNITÉ FISCALE

A. Le Fonds, ainsi que ses avoirs, ses biens, ses revenus, ses opérations et ses transactions, quelle qu'en soit la nature, sont exonérés de tous impôts, taxes, redevances ou droits prélevés par le Gouvernement ou par l'une de ses subdivisions politiques ou par toute autre autorité publique de la République de Chine. Le Fonds est également exempt de toute obligation en ce qui concerne le recouvrement ou le paiement de tous impôts, taxes, redevances ou droits prélevés par le Gouvernement ou l'une de ses subdivisions politiques ou par toute autre autorité publique.

B. Les traitements ou rémunérations versés par le Fonds à ses fonctionnaires, employés ou autres membres de son personnel qui ne sont pas ressortissants de la République de Chine ou qui ne résident pas à titre permanent sur le territoire de la République de Chine sont de même exonérés de tous impôts, taxes, redevances, ou droits prélevés par le Gouvernement ou l'une de ses subdivisions politiques ou par toute autre autorité publique.

C. Le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour assurer l'application des principes énoncés ci-dessus. En outre, le Gouvernement prendra toutes autres mesures nécessaires pour que les produits et services fournis par le Fonds ne soient soumis à aucuns impôts, taxes, redevances ou droits qui auraient pour effet de réduire les ressources du Fonds.

#### *Article VII*

##### PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

Le Gouvernement accordera au bureau du Fonds et à son personnel les privilèges et immunités qui sont normalement reconnus à l'Organisation des Nations Unies et à ses institutions spécialisées en vertu des lois et règlements de la République de Chine.

#### *Article VIII*

##### PUBLICITÉ

Le Gouvernement mettra le Fonds en mesure d'informer le public au sujet de la livraison et de la distribution des produits fournis par le Fonds et il collaborera avec lui à cet effet.

*Article IX*

## PERIOD OF AGREEMENT

This agreement shall take effect as from this day's date. It shall remain in force at least until any supplies furnished by the Fund are finally consumed or used, plus a reasonable period for the completion of an orderly liquidation of all Fund activities in the Republic of China. In case of disagreement as to whether the terms of this agreement are being complied with, the matter will be referred to the Programme Committee of the Executive Board of the International Children's Emergency Fund for appropriate action.

(Signed) Henry T. SAMSON  
Representative, UNICEF  
For the International  
Children's Emergency Fund

(Signed) C. T. YU  
Minister of the Interior  
For the Government  
of the Republic of China



*Article IX*

## DURÉE DE L'ACCORD

Le présent Accord prendra effet à la date de ce jour. Il restera en vigueur au moins jusqu'à l'expiration d'un délai raisonnable pour assurer la liquidation méthodique de toutes les activités du Fonds dans la République de Chine après que les produits fournis par le Fonds auront été définitivement consommés ou utilisés. En cas de désaccord sur le point de savoir si les clauses du présent Accord sont respectées, la question sera renvoyée pour décision au Comité du programme du Conseil d'administration du Fonds international pour le secours à l'enfance.

Pour le Fonds international  
de secours à l'enfance :  
(Signé) Henry T. SAMSON  
Représentant du FISE

Pour le Gouvernement de la  
République de Chine :  
(Signé) C. T. YU  
Ministre de l'Intérieur



No. 1305

---

**DENMARK**  
**and**  
**UNITED STATES OF AMERICA**

**Agreement pursuant to the North Atlantic Treaty, concerning the defense of Greenland. Signed at Copenhagen, on 27 April 1951**

*Official texts: Danish and English.*  
*Registered by Denmark on 16 July 1951.*

---

**DANEMARK**  
**et**  
**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**Accord relatif à la défense du Groenland, conclu en application du Traité de l'Atlantique Nord. Signé à Copenhague, le 27 avril 1951**

*Textes officiels danois et anglais.*  
*Enregistré par le Danemark le 16 juillet 1951.*

## DANISH TEXT — TEXTE DANOIS

## No. 1305. OVERENSKOMST I HENHOLD TIL DEN NORD-ATLANTISKE TRAKTAT MELLEM REGERINGERNE I KONGERIGET DANMARK OG AMERIKAS FORENEDE STATER OM FORSVARET AF GRØNLAND

## INDLEDNING

Regeringerne i Kongeriget Danmark og Amerikas Forenede Stater,

som er deltagere i Den nordatlantiske Traktat, undertegnet i Washington den 4. april 1949,

som under hensyn til det ansvar, der i medfør af denne traktat påhviler dem med hensyn til forsvaret af det nordatlantiske traktatområde, ønsker at bidrage til et forsvar heraf og derigennem til deres eget forsvar i overensstemmelse med principperne om selvhjælp og gensidig bistand, og

som af Den nordatlantiske Traktats Organisation (NATO) er blevet anmodet om at føre forhandlinger om og indgå aftaler, hvorefter væbnede styrker tilhørende deltagerne i Den nordatlantiske Traktats Organisation kan gøre brug af anlæg i Grønland til forsvar af Grønland og den øvrige del af det nordatlantiske traktatområde,

har for at styrke Den nordatlantiske Traktats Organisation indgået følgende overenskomst :

*Artikel I*

Med henblik på at fremme stabilitet og velfærd i det nordatlantiske traktatområde vil regeringerne i Kongeriget Danmark og Amerikas Forenede Stater, ved at forene deres bestræbelser på kollektivt forsvar, på bevarelsen af fred og sikkerhed og på udviklingen af deres kollektive evne til at modstå væbnet angreb, hver for sig tage sådanne skridt, som er fornødne eller hensigtsmæssige for hurtigt at løse de individuelle og fælles opgaver i Grønland, for hvis udførelse de ifølge NATO-planer har ansvaret.

No. 1305. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF DENMARK, PURSUANT TO THE NORTH ATLANTIC TREATY,<sup>2</sup> CONCERNING THE DEFENSE OF GREENLAND. SIGNED AT COPENHAGEN, ON 27 APRIL 1951

---

PREAMBLE

The Government of the United States of America and the Government of the Kingdom of Denmark,

being parties to the North Atlantic Treaty signed at Washington on April 4, 1949,

having regard to their responsibilities thereunder for the defense of the North Atlantic Treaty area,

desiring to contribute to such defense and thereby to their own defense in accordance with the principles of self-help and mutual aid, and

having been requested by the North Atlantic Treaty Organization (NATO) to negotiate arrangements under which armed forces of the parties to the North Atlantic Treaty Organization may make use of facilities in Greenland in defense of Greenland and the rest of the North Atlantic Treaty area,

have entered into an Agreement for the benefit of the North Atlantic Treaty Organization in terms as set forth below :

*Article I*

The Government of the United States of America and the Government of the Kingdom of Denmark, in order to promote stability and well-being in the North Atlantic Treaty area by uniting their efforts for collective defense and for the preservation of peace and security and for the development of their collective capacity to resist armed attack, will each take such measures as are necessary or appropriate to carry out expeditiously their respective and joint responsibilities in Greenland, in accordance with NATO plans.

---

<sup>1</sup> In accordance with article XIV, the Agreement came into force on 8 June 1951, the date on which the notification of approval by the Parliament of Denmark was given to the Government of the United States of America.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 34, p. 243.

*Artikel II*

Med henblik på, at regeringen i Amerikas Forenede Stater som deltager i Den nordatlantiske Traktat skal kunne bistå Kongeriget Danmarks regering ved oprettelsen og/eller driften af de forsvarsområder, om hvis nødvendighed for udbygningen af forsvaret af Grønland og den øvrige del af det nordatlantiske traktatområde de to regeringer på grundlag af NATO-forsvarsplaner fra tid til anden måtte blive enige, og som Kongeriget Danmarks regering ikke er i stand til at oprette og drive på egen hånd, er de to regeringer med hensyn til de således udvalgte forsvarsområder blevet enige om følgende :

(1) Begge landes nationsflag skal vaje over forsvarsområderne.

(2) Det aftales fra tid til anden i hvert enkelt tilfælde, hvorledes ansvaret for driften og vedligeholdelsen af forsvarsområderne skal fordeles mellem de to regeringer.

(3) I de tilfælde, hvor det vedtages, at ansvaret for driften og vedligeholdelsen af et forsvarsområde skal påhvile regeringen i Amerikas Forenede Stater, gælder følgende regler :

(a) Den danske øverstkommanderende for Grønland kan til staben hos den kommanderende officer i et sådant forsvarsområde knytte dansk militært personel under kommando af en officer, med hvem den amerikanske kommanderende officer skal rådføre sig i alle vigtige lokale anliggender, der berører danske interesser.

(b) Uden indskrænkning i Kongeriget Danmarks suverænitet over et sådant forsvarsområde eller i de kompetente danske myndigheders selvskrevne ret til frit at færdes overalt i Grønland skal regeringen i Amerikas Forenede Stater uden godtgørelse til Kongeriget Danmarks regering være berettiget til inden for et sådant område samt luftrummet derover og de tilstødende farvande :

- (i) at forbedre og i almindelighed indrette området til militært brug;
- (ii) at opføre, installere, vedligeholde og drive anlæggene og materiellet, herunder anlæg og materiel til vejr- og forbindelsestjeneste, og at oplagre forsyninger;
- (iii) at stationere og huse personel og at varetage dettes sundhed, fritidsarbejde og velfærd;
- (iv) at træffe foranstaltninger til områdets beskyttelse og indre sikkerhed;
- (v) at etablere og vedligeholde postforbindelser og varelagre;
- (vi) at kontrollere landinger, starter, opankringer, fortøjninger, bevægelser og operationer, som foretages af skibe, luftfartøjer samt andre fartøjer og køretøjer, under tilbørlig hensyntagen til de forpligtelser, der påhviler Kongeriget Danmarks regering på sø- og luftfartens område;
- (vii) at forbedre og uddybe havne, kanaler, indsejlinger og ankerpladser.

*Article II*

In order that the Government of the United States of America as a party to the North Atlantic Treaty may assist the Government of the Kingdom of Denmark by establishing and/or operating such defense areas as the two Governments, on the basis of NATO defense plans, may from time to time agree to be necessary for the development of the defense of Greenland and the rest of the North Atlantic Treaty area, and which the Government of the Kingdom of Denmark is unable to establish and operate singlehanded, the two Governments in respect of the defense areas thus selected, agree to the following :

- (1) The national flags of both countries shall fly over the defense areas.
- (2) Division of responsibility for the operation and maintenance of the defense areas shall be determined from time to time by agreement between the two Governments in each case.
- (3) In cases where it is agreed that responsibility for the operation and maintenance of any defense area shall fall to the Government of the United States of America, the following provisions shall apply :
  - (a) The Danish Commander-in-Chief of Greenland may attach Danish military personnel to the staff of the commanding officer of such defense area, under the command of an officer with whom the United States commanding officer shall consult on all important local matters affecting Danish interests.
  - (b) Without prejudice to the sovereignty of the Kingdom of Denmark over such defense area and the natural right of the competent Danish authorities to free movement everywhere in Greenland, the Government of the United States of America, without compensation to the Government of the Kingdom of Denmark, shall be entitled within such defense area and the air spaces and waters adjacent thereto :
    - (i) to improve and generally to fit the area for military use;
    - (ii) to construct, install, maintain, and operate facilities and equipment, including meteorological and communications facilities and equipment, and to store supplies;
    - (iii) to station and house personnel and to provide for their health, recreation and welfare;
    - (iv) to provide for the protection and internal security of the area;
    - (v) to establish and maintain postal facilities and commissary stores;
    - (vi) to control landings, take-offs, anchorages, moorings, movements, and operation of ships, aircraft, and waterborne craft and vehicles, with due respect for the responsibilities of the Government of the Kingdom of Denmark in regard to shipping and aviation;
    - (vii) to improve and deepen harbors, channels, entrances, and anchorages.

(c) Regeringen i Kongeriget Danmark forbeholder sig ret til at benytte et forsvarsområde i samarbejde med regeringen i Amerikas Forenede Stater i forbindelse med forsvaret af Grønland og den øvrige del af det nordatlantiske traktatområde og til dér at opføre sådanne anlæg og iværksætte sådanne foranstaltninger, som ikke er til hinder for De Forenede Staters virksomhed i området.

(4) I de tilfælde, hvor det vedtages, at ansvaret for driften og vedligeholdelsen af et forsvarsområde skal påhvile Kongeriget Danmarks regering, gælder følgende regler :

(a) Regeringen i Amerikas Forenede Stater kan til staben hos den kommanderende officer i et sådant forsvarsområde knytte amerikansk militært personel under kommando af en officer, med hvem den danske kommanderende officer skal rådføre sig i alle vigtige lokale anliggender, der berører De Forenede Staters interesser i henhold til Den nordatlantiske Traktat.

(b) I samarbejde med Kongeriget Danmarks regering og uden godtgørelse til denne kan regeringen i Amerikas Forenede Stater i forbindelse med forsvaret af Grønland og den øvrige del af det nordatlantiske traktatområde benytte et sådant forsvarsområde og dér opføre sådanne anlæg og iværksætte sådanne foranstaltninger, som ikke er til hinder for Danmarks virksomhed i området.

### Artikel III

(1) Driften af De Forenede Staters marinestation Grønnedal vil blive overført til Kongeriget Danmarks regering så hurtigt, dette er praktisk muligt, og Kongeriget Danmarks regering vil herefter overtage benyttelsen af De Forenede Staters anlæg i Grønnedal på følgende betingelser :

(a) Med henblik på forsvaret af Grønland og den øvrige del af det nordatlantiske traktatområde skal De Forenede Staters skibe, luftfartøjer og væbnede styrker have fri adgang til Grønnedal. I det omfang, dette er fornødent til gennemførelse af NATO-planer, skal samme adgang indrømmes skibe, luftfartøjer og væbnede styrker tilhørende andre regeringer, der er deltagere i Den nordatlantiske Traktat.

(b) Kongeriget Danmarks regering overtager ansvaret for driften i den hidtidige udstrækning af den meteorologiske meldetjeneste fra Grønnedal under forbehold af sådanne fremtidige ændringer, som måtte blive gensidigt aftalt. Kongeriget Danmarks regering overtager ligeledes ansvaret for vedligeholdelsen af De Forenede Staters bygninger og udrustning i Grønnedal.

(c) Enkeltheder vedrørende den danske regerings benyttelse af De Forenede Staters ejendom, som forbliver i Grønnedal, herunder bestemmelser om rimelig



(c) The Government of the Kingdom of Denmark reserves the right to use such defense area in cooperation with the Government of the United States of America for the defense of Greenland and the rest of the North Atlantic Treaty area, and to construct such facilities and undertake such activities therein as will not impede the activities of the Government of the United States of America in such area.

(4) In cases where it is agreed that responsibility for the operation and maintenance of any defense area shall fall to the Government of the Kingdom of Denmark, the following provisions shall apply :

(a) The Government of the United States of America may attach United States military personnel to the staff of the commanding officer of such defense area, under the command of an officer with whom the Danish commanding officer shall consult on all important local matters affecting United States interests pursuant to the North Atlantic Treaty.

(b) The Government of the United States of America, without compensation to the Government of the Kingdom of Denmark, may use such defense area in cooperation with the Government of the Kingdom of Denmark for the defense of Greenland and the rest of the North Atlantic Treaty area, and may construct such facilities and undertake such activities therein as will not impede the activities of the Government of the Kingdom of Denmark in such area.

### *Article III*

(1) The operation of the United States naval station at Grønneal will be transferred to the Government of the Kingdom of Denmark as soon as practicable and thereupon the Government of the Kingdom of Denmark will take over the utilization of the United States installations at Grønneal on the following terms :

(a) United States ships, aircraft and armed forces shall have free access to Grønneal with a view to the defense of Greenland and the rest of the North Atlantic Treaty area. The same right of access shall be accorded to the ships, aircraft and armed forces of other Governments parties to the North Atlantic Treaty as may be required in fulfillment of NATO plans.

(b) The Government of the Kingdom of Denmark will assume responsibility for the operation, to the same extent as hitherto, of the meteorological reporting service at Grønneal, except for such future changes as might be mutually agreed upon. The Government of the Kingdom of Denmark likewise will assume responsibility for the maintenance of all United States buildings and equipment at Grønneal.

(c) Details regarding the use by the Government of the Kingdom of Denmark of United States property remaining at Grønneal, including provisions

beskyttelse heraf, betjeningen af De Forenede Staters skibe og luftfartøjer og råden over brændstoffer og andre lagre skal gøres til genstand for særskilte forhandlinger mellem repræsentanter for de to regeringer. Der er i denne forbindelse enighed om, at Kongeriget Danmarks regering ikke vil modsætte sig inspektioner af De Forenede Staters ejendom, som forbliver i Grønnedal, sålænge denne station anvendes af Kongeriget Danmarks regering, under forudsætning af at der i hvert enkelt tilfælde sker anmeldelse herom til den danske øverstkommanderende for Grønland.

(2) Der er enighed om, at Kongeriget Danmarks regering, såfremt en af parternes forpligtelser i henhold til Den nordatlantiske Traktat skulle nødvendiggøre foranstaltninger ved Grønnedal, der ligger udover, hvad Kongeriget Danmarks regering er i stand til på egen hånd at påtage sig, vil anmode om, at denne station overgår til at blive et forsvarsområde i overensstemmelse med reglerne i artikel II i nærværende overenskomst.

#### *Artikel IV*

I forbindelse med foranstaltninger til forsvar af Grønland og den øvrige del af det nordatlantiske traktatområde vil forsvarsområderne i det omfang, dette kan gennemføres, blive stillet til rådighed for skibe og luftfartøjer tilhørende andre regeringer, som er deltagere i Den nordatlantiske Traktat, og for sådanne regeringers væbnede styrker.

#### *Artikel V*

(1) Under sådanne betingelser, hvorom enighed måtte blive opnået, og såvidt det er praktisk muligt, vil Kongeriget Danmarks regering yde den bistand med hensyn til vejr- og forbindelsestjeneste i Grønland, som måtte være nødvendig til støtte for virksomhed i medfør af nærværende overenskomst.

(2) Kongeriget Danmarks regering påtager sig i det omfang, dette er praktisk muligt og ønskeligt til støtte for virksomhed i medfør af nærværende overenskomst, at iværksætte topografiske, hydrografiske og geodætiske opmålinger, herunder af kysterne, såvel som optagelse af luftfotografier etc. af Grønland og at stille resultaterne heraf til rådighed for regeringen i Amerikas Forenede Stater. Såfremt Kongeriget Danmarks regering ikke ser sig i stand til at fremskaffe de fornødne oplysninger, kan regeringen i Amerikas Forenede Stater efter aftale med vedkommende danske myndigheder foretage sådanne opmålinger eller optage sådanne fotografier. Kopier af enhver opmåling eller af ethvert fotografi, som således tilvejebringes af regeringen i Amerikas Forenede Stater, skal overgives til Kongeriget Danmarks regering. Regeringen i Amerikas Forenede Stater kan endvidere på grundlag af tilsvarende aftale foretage de tekniske opmålinger, som måtte være nødvendige for udvælgelsen af forsvarsområder.

for reasonable protection thereof, the servicing of United States ships and aircraft, and the disposition of fuels and other stores, will be the subject of separate negotiations between representatives of the two Governments. It is agreed in this connection that, provided notification is given in each case to the Danish Commander-in-Chief of Greenland, the Government of the Kingdom of Denmark will have no objection to inspections of United States property remaining at Grønnedal, so long as that station is used by the Government of the Kingdom of Denmark.

(2) If the obligations of either party under the North Atlantic Treaty should necessitate activities at Grønnedal in excess of what the Government of the Kingdom of Denmark is able to accomplish alone, it is agreed that the Government of the Kingdom of Denmark will request that this station shall become a defense area according to the provisions of Article II of this Agreement.

#### *Article IV*

In connection with activities for the defense of Greenland and the rest of the North Atlantic Treaty area, the defense areas will, so far as practicable, be made available to vessels and aircraft belonging to other Governments parties to the North Atlantic Treaty and to the armed forces of such Governments.

#### *Article V*

(1) Under such conditions as may be agreed upon, the Government of the Kingdom of Denmark will, so far as practicable, provide such meteorological and communications services in Greenland as may be required to facilitate operations under this Agreement.

(2) The Government of the Kingdom of Denmark agrees, so far as practicable, to make and furnish to the Government of the United States of America topographic, hydrographic, coast and geodetic surveys and aerial photographs, etc., of Greenland as may be desirable to facilitate operations under this Agreement. If the Government of the Kingdom of Denmark should be unable to furnish the required data, the Government of the United States of America, upon agreement with the appropriate Danish authorities, may make such surveys or photographs. Copies of any such surveys or photographs made by the Government of the United States of America shall be furnished to the Government of the Kingdom of Denmark. The Government of the United States of America may also, upon similar agreement, make such technical and engineering surveys as may be necessary in the selection of defense areas.

(3) Under iagttagelse af bestemmelserne i nærværende overenskomsts artikel VI og i overensstemmelse med sådanne almindelige regler, som begge parter bliver enige om, og som udstedes af vedkommende danske myndighed i Grønland, har regeringen i Amerikas Forenede Stater for sine skibe og luftfartøjer og sine væbnede styrker samt køretøjer ret til fri adgang til og færden mellem forsvarsområderne overalt i Grønland, herunder territorialfarvandene, til lands, til søs og i luften. Denne ret skal omfatte fritagelse for lodstvang og for fyr- eller havneafgifter. De Forenede Staters luftfartøjer har adgang til at overflyve og lande på et hvilket som helst område i Grønland, herunder de grønlandske territorialfarvande, uden andre indskrænkninger end sådanne, hvorom der måtte blive opnået enighed.

#### *Artikel VI*

Regeringen i Amerikas Forenede Stater indvilger i at samarbejde i videste udstrækning med Kongeriget Danmarks regering og dens myndigheder i Grønland under udførelse af virksomhed i medfør af nærværende overenskomst. Regeringen i Amerikas Forenede Stater og De Forenede Staters statsborgere i Grønland vil udvise tilbørlig respekt for alle love, bestemmelser og sædvaner, som vedrører den stedlige befolkning og Grønlands indre administration, og vil i enhver henseende bestræbe sig for at undgå, at der mellem amerikansk personel og den stedlige befolkning finder nogensomhelst forbindelse sted, som de danske myndigheder ikke anser for ønskelig af hensyn til virksomhed i medfør af nærværende overenskomst.

#### *Artikel VII*

(1) Enhver form for materiel, udrustning og forsyninger, der er fornødne i forbindelse med virksomhed i medfør af nærværende overenskomst, herunder levnedsmidler, lagre, beklædningsgenstande og andre varer, bestemt til benyttelse eller forbrug af medlemmer af De Forenede Staters militære styrker, af civile personer, som er ansat eller i henhold til kontrakt beskæftiget af regeringen i Amerikas Forenede Stater med henblik på udførelse af arbejde i Grønland i forbindelse med virksomhed i medfør af nærværende overenskomst, samt af medlemmer af disses familier, tilligemed sådant militært og civilt personels personlige effekter og husgeråd, skal kunne indføres i Grønland under fritagelse for undersøgelse, told- og forbrugsafgifter eller andre afgifter; ej heller må nogen eksportafgift pålægges materiel, udrustning, forsyninger eller effekter af denne art i tilfælde af udførsel fra Grønland.

(2) Det ovennævnte militære og civile personel og medlemmer af deres familier fritages for enhver form for skatter, afgifter eller offentlige byrder iøvrigt, pålagt af Kongeriget Danmarks regering eller af danske myndigheder i Grønland. Ingen statsborger i Amerikas Forenede Stater sålidt som nogen juridisk person, etableret i henhold til Amerikas Forenede Staters lovgivning,

(3) In keeping with the provisions of Article VI of this Agreement, and in accordance with general rules mutually agreed upon and issued by the appropriate Danish authority in Greenland, the Government of the United States of America may enjoy, for its public vessels and aircraft and its armed forces and vehicles, the right of free access to and movement between the defense areas through Greenland, including territorial waters, by land, air and sea. This right shall include freedom from compulsory pilotage and from light or harbor dues. United States aircraft may fly over and land in any territory in Greenland, including the territorial waters thereof, without restriction except as mutually agreed upon.

#### *Article VI*

The Government of the United States of America agrees to cooperate to the fullest degree with the Government of the Kingdom of Denmark and its authorities in Greenland in carrying out operations under this Agreement. Due respect will be given by the Government of the United States of America and by United States nationals in Greenland to all the laws, regulations and customs pertaining to the local population and the internal administration of Greenland, and every effort will be made to avoid any contact between United States personnel and the local population which the Danish authorities do not consider desirable for the conduct of operations under this Agreement.

#### *Article VII*

(1) All materials, equipment, and supplies required in connection with operations under this Agreement, including food, stores, clothing, and other goods intended for use or consumption by members of United States armed forces and civilians employed by or under a contract with the Government of the United States of America for the performance of work in Greenland in connection with operations under this Agreement, and members of their families, and the personal and household effects of such military and civilian personnel, shall be permitted entry into Greenland free of inspection, customs duties, excise taxes or other charges; and no export tax shall be charged on such materials, equipment, supplies or effects in the event of shipment from Greenland.

(2) The aforesaid military and civilian personnel, and members of their families, shall be exempt from all forms of taxation, assessments or other levies by the Government of the Kingdom of Denmark or by the Danish authorities in Greenland. No national of the United States of America or corporation organized under the laws of the United States of America shall be liable to pay

skal betale indkomstskat til Kongeriget Danmarks regering eller til danske myndigheder i Grønland af nogen fortjeneste, som måtte hidrøre fra en kontrakt indgået med regeringen i Amerikas Forenede Stater i forbindelse med virksomhed i medfør af nærværende overenskomst, eller nogen skat i forbindelse med tjenesteydelser eller arbejde af en hvilken som helst art udført for regeringen i Amerikas Forenede Stater i forbindelse med virksomhed i medfør af nærværende overenskomst.

#### *Artikel VIII*

Regeringen i Amerikas Forenede Stater skal have ret til at udøve udelukkende jurisdiktion over de forsvarsområder i Grønland, for hvilke den har ansvaret i medfør af artikel II (3), og med hensyn til enhver forseelse, som måtte blive begået i Grønland af det ovennævnte militære eller civile personel eller af medlemmer af deres familier, så vel som over andre personer inden for de nævnte forsvarsområder undtagen danske statsborgere, idet det dog herved er en forudsætning, at regeringen i Amerikas Forenede Stater til de danske myndigheder i Grønland kan udlevere enhver person, der begår en forseelse inden for et af de nævnte forsvarsområder, til retsforfølgelse.

#### *Artikel IX*

Kongeriget Danmarks lovgivning skal ikke være til hinder for, at militært eller civilt personel, hvis tilstedeværelse i forsvarsområderne eller på andre pladser i Grønland er nødvendig i forbindelse med virksomhed i medfør af nærværende overenskomst, eller medlemmer af deres familier indrejser i eller udrejser af forsvarsområderne eller andre sådanne pladser i Grønland.

#### *Artikel X*

Ved ikrafttrædelsen af en NATO-overenskomst, i hvilken de to regeringer er deltagere, og som vedrører de i nærværende overenskomsts artikler VII, VIII og IX omhandlede emner, afløses bestemmelserne i nævnte artikler af en sådan overenskomsts bestemmelser i det omfang, hvori de er indbyrdes uforenelige. Skulle nogen bestemmelse i en sådan NATO-overenskomst vise sig uegnet til anvendelse på grønlandske forhold, vil de to regeringer rådføre sig med hinanden med henblik på at tilvejebringe gensidigt tilfredsstillende særregler.

#### *Artikel XI*

Al ejendom, som er tilvejebragt af regeringen i Amerikas Forenede Stater, og som forefindes på Grønland, skal forblive den amerikanske regerings ejendom. Alt løst inventar og alle anlæg, som i Grønland er opsat eller bygget af regeringen i Amerikas Forenede Stater, tilligemed enhver form for udrustning, materiel, forsyninger og varer, som er indført i Grønland af regeringen i Amerikas For-

income tax to the Government of the Kingdom of Denmark or to the Danish authorities in Greenland in respect of any profits derived under a contract made with the Government of the United States of America in connection with operations under this Agreement or any tax in respect of any service or work for the Government of the United States of America in connection with operations under this Agreement.

*Article VIII*

The Government of the United States of America shall have the right to exercise exclusive jurisdiction over those defense areas in Greenland for which it is responsible under Article II (3), and over any offenses which may be committed in Greenland by the aforesaid military or civilian personnel or by members of their families, as well as over other persons within such defense areas except Danish nationals, it being understood, however, that the Government of the United States of America may turn over to the Danish authorities in Greenland for trial any person committing an offense within such defense areas.

*Article IX*

The laws of the Kingdom of Denmark shall not operate to prevent the admission to or departure from the defense areas or other localities in Greenland of any military or civilian personnel whose presence in such defense areas or other localities in Greenland is required in connection with operations under this Agreement, or of members of their families.

*Article X*

Upon the coming into force of a NATO agreement to which the two Governments are parties pertaining to the subjects involved in Articles VII, VIII and IX of this Agreement, the provisions of the said articles will be superseded by the terms of such agreement to the extent that they are incompatible therewith. If it should appear that any of the provisions of such NATO agreement may be inappropriate to the conditions in Greenland, the two Governments will consult with a view to making mutually acceptable adjustments.

*Article XI*

All property provided by the Government of the United States of America and located in Greenland shall remain the property of the Government of the United States of America. All removable improvements and facilities erected or constructed by the Government of the United States of America in Greenland and all equipment, material, supplies and goods brought into Greenland

enede Stater, kan uden begrænsning fjernes fra Grønland eller, efter samråd med de danske myndigheder, afhændes i Grønland af regeringen i Amerikas Forenede Stater nårsomhelst inden udløbet af nærværende overenskomst eller indenfor et rimeligt tidsrum derefter. Det forudsættes, at ingen områder eller anlæg, som i medfør af nærværende overenskomst er stillet til rådighed for regeringen i Amerikas Forenede Stater, behøver at efterlades i den stand, hvori de forefandtes på det tidspunkt, da de således blev stillet til rådighed for nævnte regering.

#### *Artikel XII*

Ved ikrafttrædelsen af nærværende overenskomst skal overenskomsten mellem de to regeringer om Grønlands forsvar, undertegnet i Washington den 9. april 1941, ophøre med at være i kraft.

#### *Artikel XIII*

(1) Intet i nærværende overenskomst skal kunne fortolkes som havende indflydelse på kommandoforhold.

(2) Fortolkningsspørgsmål, som måtte opstå vedrørende anvendelsen af nærværende overenskomst, skal henvises til Kongeriget Danmarks Udenrigsminister og De Forenede Staters Ambassadør i Danmark.

(3) De to regeringer er enige om velvilligt at ville overveje enhver henvendelse, som en af parterne, efter at nærværende overenskomst har været i kraft i et rimeligt tidsrum, måtte fremsætte med henblik på en gennemgang af nærværende overenskomst for at afgøre, hvorvidt ændringer måtte være nødvendige eller ønskelige under hensyn til indvundne erfaringer eller ændrede NATO-planer. Enhver sådan ændring udkræver fælles samtykke.

#### *Artikel XIV*

(1) Nærværende overenskomst afsluttes under forudsætning af den danske Rigsdags godkendelse. Den træder i kraft den dag, på hvilken meddelelse om sådan godkendelse gives regeringen i Amerikas Forenede Stater.

(2) Nærværende overenskomst, som tjener til gennemførelse af Den nordatlantiske Traktat, skal forblive i kraft i samme tidsrum som Den nordatlantiske Traktat.

UNDERTEGNET i København i to eksemplarer på dansk og engelsk, begge tekster af lige gyldighed, den syvogtyvende april 1951 af undertegnede behørigt befuldmægtigede repræsentanter for Kongeriget Danmarks regering og regeringen i Amerikas Forenede Stater.

(*Sign.*) Ole Bjørn KRAFT [L. S.]  
(*Sign.*) Eugenie ANDERSON [L. S.]



by the Government of the United States of America may be removed from Greenland free of any restriction, or disposed of in Greenland by the Government of the United States of America after consultation with the Danish authorities, at any time before the termination of this Agreement or within a reasonable time thereafter. It is understood that any areas or facilities made available to the Government of the United States of America under this Agreement need not be left in the condition in which they were at the time they were thus made available.

*Article XII*

Upon the coming into force of this Agreement, the Agreement Relating to the Defense of Greenland between the two Governments signed in Washington on April 9, 1941<sup>1</sup>, shall cease to be in force.

*Article XIII*

(1) Nothing in this Agreement is to be interpreted as affecting command relationships.

(2) Questions of interpretation which may arise in the application of this Agreement shall be submitted to the Minister for Foreign Affairs of the Kingdom of Denmark and to the United States Ambassador to Denmark.

(3) The two Governments agree to give sympathetic consideration to any representations which either may make after this Agreement has been in force a reasonable time, proposing a review of this Agreement to determine whether modifications in the light of experience or amended NATO plans are necessary or desirable. Any such modifications shall be by mutual consent.

*Article XIV*

(1) This Agreement shall be subject to parliamentary approval in Denmark. It shall come into force on the day on which notice of such parliamentary approval is given to the Government of the United States of America.

(2) This Agreement, being in implementation of the North Atlantic Treaty, shall remain in effect for the duration of the North Atlantic Treaty.

SIGNED in Copenhagen in duplicate in the English and Danish languages, both texts being equally authentic, this twenty-seventh day of April, 1951, by the undersigned duly authorized representatives of the Government of the United States of America and the Government of the Kingdom of Denmark.

(Signed) Eugenie ANDERSON [L. S.]

(Signed) Ole Bjørn KRAFT [L. S.]

---

<sup>1</sup> League of Nations, *Treaty Series*, Vol. CCIV, p. 135.

## TRADUCTION — TRANSLATION

N<sup>o</sup> 1305. ACCORD<sup>1</sup> RELATIF A LA DÉFENSE DU GROENLAND, CONCLU ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE EN APPLICATION DU TRAITÉ DE L'ATLANTIQUE NORD<sup>2</sup>. SIGNÉ A COPENHAGUE, LE 27 AVRIL 1951

## PRÉAMBULE

Le Gouvernement du Royaume de Danemark et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique,

Étant parties au Traité de l'Atlantique Nord, signé à Washington, le 4 avril 1949,

Considérant les responsabilités qui leur incombent aux termes dudit Traité en ce qui concerne la défense de la région de l'Atlantique Nord visée par ce Traité,

Désireux de contribuer à la défense de cette région et, par ce moyen, à la défense de leur propre territoire conformément aux principes de l'effort national et de l'aide mutuelle, et

Ayant été invités par l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) à engager des pourparlers en vue de conclure des accords permettant aux forces armées des États qui font partie de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord d'utiliser les installations situées au Groenland en vue d'assurer la défense de ce territoire et du reste de la région visée par le Traité de l'Atlantique Nord,

Ont conclu l'Accord ci-après afin de renforcer l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord :

*Article premier*

Afin d'assurer la stabilité et la prospérité de la région visée par le Traité de l'Atlantique Nord, le Gouvernement du Royaume de Danemark et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, unissant leurs efforts en vue de la défense collective et de la préservation de la paix et de la sécurité, afin d'accroître leur capacité collective de résistance à une attaque armée, prendront, chacun en ce qui le concerne, les mesures nécessaires ou utiles pour s'acquitter avec diligence des tâches qu'ils doivent accomplir au Groenland, individuellement et conjointement, en vertu des plans établis par l'OTAN.

<sup>1</sup> Entré en vigueur, conformément à l'article XIV, le 8 juin 1951, date à laquelle l'approbation du Parlement danois a été notifiée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 34, p. 243.

*Article II*

Afin de permettre au Gouvernement des États-Unis d'Amérique, en tant que partie au Traité de l'Atlantique Nord, de prêter assistance au Gouvernement du Royaume de Danemark en organisant et en aménageant les zones de défense que les deux Gouvernements, agissant de commun accord et en tenant compte des plans de défense de l'OTAN, pourraient de temps à autre juger nécessaires à la défense du Groenland et du reste de la région visée par le Traité de l'Atlantique Nord, et que le Gouvernement du Royaume de Danemark ne serait pas en mesure d'organiser et d'aménager par ses propres moyens, les deux Gouvernements sont convenus de ce qui suit en ce qui concerne les zones de défense ainsi déterminées :

1) Les drapeaux des deux pays flotteront sur les zones de défense.

2) Les deux Gouvernements fixeront de temps à autre, de commun accord, les modalités selon lesquelles ils se partageront, dans chaque cas, la responsabilité en ce qui concerne l'aménagement et l'entretien des zones de défense.

3) Dans les cas où il aura été décidé de commun accord que l'organisation et l'entretien d'une zone de défense incombent au Gouvernement des États-Unis d'Amérique, les dispositions ci-après seront applicables :

a) Le Commandant en chef danois au Groenland pourra détacher, auprès de l'état-major de l'officier commandant la zone de défense en question, du personnel militaire danois sous le commandement d'un officier, avec lequel l'officier américain commandant la zone de défense se concertera sur toutes les questions importantes d'ordre local concernant des intérêts danois.

b) Sans préjudice du droit de souveraineté que le Royaume de Danemark exerce sur la zone de défense en question, et du droit qu'ont naturellement les autorités danoises compétentes de se déplacer librement sur tout le territoire du Groenland, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, sans devoir aucune indemnité au Gouvernement du Royaume de Danemark, pourra, à l'intérieur de cette zone de défense, ainsi que dans les eaux et dans l'espace aérien adjacents :

- i) Effectuer des travaux et, d'une manière générale, adapter la région aux nécessités militaires;
- ii) Construire, aménager, entretenir et utiliser des installations et du matériel, y compris des installations et du matériel servant à la météorologie et aux transmissions, et constituer des réserves d'approvisionnement;
- iii) Amener et loger du personnel, faire le nécessaire pour assurer la santé et le bien-être de ce personnel et organiser ses loisirs;
- iv) Prendre les dispositions nécessaires pour la protection et la sécurité intérieure de la région;
- v) Établir et entretenir des installations postales et des dépôts d'intendance;

- vi) Contrôler l'atterrissage et le décollage, l'ancrage, le mouillage, les déplacements et la marche des navires et autres embarcations, des aéronefs et des autres véhicules, en respectant les attributions du Gouvernement du Royaume de Danemark en matière de navigation maritime et aérienne;
- vii) Améliorer et approfondir les ports, chenaux, passes et ancrages.

c) Le Gouvernement du Royaume de Danemark se réserve le droit d'utiliser les zones de défense susvisées, en collaboration avec le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, en vue de la défense du Groenland et du reste de la région visée par le Traité de l'Atlantique Nord ainsi que d'y construire toutes installations et prendre toutes dispositions qui ne risquent pas d'entraver l'activité des États-Unis d'Amérique dans lesdites zones.

4) Dans les cas où il aura été décidé de commun accord que la responsabilité de l'organisation et de l'entretien d'une zone de défense incombe au Gouvernement du Royaume de Danemark, les dispositions ci-après seront applicables :

a) Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique pourra détacher auprès de l'état-major de l'officier commandant la zone de défense en question, du personnel militaire américain sous le commandement d'un officier, avec lequel l'officier danois commandant la zone de défense se concertera sur toutes les questions importantes d'ordre local qui intéressent les États-Unis au titre du Traité de l'Atlantique Nord.

b) Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique pourra utiliser les zones de défense susvisées, en collaboration avec le Gouvernement du Royaume de Danemark et sans devoir aucune indemnité à ce dernier, pour les besoins de la défense du Groenland et du reste de la région visée par le Traité de l'Atlantique Nord; il pourra également y construire toutes installations et prendre toutes dispositions qui ne risquent pas d'entraver l'activité du Royaume de Danemark dans lesdites zones.

### *Article III*

1) La gestion de la base navale des États-Unis à Groennedal sera transférée, dans le plus bref délai possible, au Gouvernement du Royaume de Danemark, lequel assurera le fonctionnement des installations des États-Unis à Groennedal, dans les conditions suivantes :

a) En vue de la défense du Groenland et du reste de la région visée par le Traité de l'Atlantique Nord, les navires, les aéronefs et les forces armées des États-Unis auront libre accès à Groennedal. Dans la mesure nécessaire pour la mise en œuvre des plans de l'OTAN, le même droit d'accès sera accordé aux navires, aux aéronefs et aux forces armées des autres Gouvernements parties au Traité de l'Atlantique Nord.

b) Le Gouvernement du Royaume de Danemark se chargera dorénavant d'assurer le fonctionnement, dans les mêmes conditions que précédemment,

du service météorologique de Groennedal sous réserve des modifications qui pourraient ultérieurement être décidées de commun accord. Le Gouvernement du Royaume de Danemark se chargera également de l'entretien des bâtiments et du matériel américains situés à Groennedal.

c) Les modalités selon lesquelles le Gouvernement danois pourra utiliser les biens que les autorités des États-Unis auront laissés à Groennedal, notamment les dispositions ayant trait à la sauvegarde de ces biens, à l'avitaillement des navires et des aéronefs appartenant aux États-Unis et à l'utilisation des carburants et autres approvisionnements, feront l'objet de négociations distinctes entre les représentants des deux Gouvernements. Il est entendu à cet égard qu'à la condition que le Commandant en chef danois au Groenland soit avisé dans chaque cas particulier, le Gouvernement du Royaume de Danemark ne s'opposera pas à ce que les biens que les autorités des États-Unis auront laissés à Groennedal fassent l'objet d'inspections, aussi longtemps que cette base sera utilisée par le Gouvernement du Royaume de Danemark.

2) Il est entendu qu'au cas où, par suite des obligations incombant à l'une des parties contractantes en vertu du Traité de l'Atlantique Nord, il serait nécessaire de prendre, à Groennedal, des dispositions dépassant les possibilités du seul Gouvernement du Royaume de Danemark, ce dernier demandera que cette base soit déclarée zone de défense, au sens de l'article II du présent Accord.

#### *Article IV*

S'agissant d'activités intéressant la défense du Groenland et du reste de la région visée par le Traité de l'Atlantique Nord, les zones de défense devront, dans toute la mesure du possible, pouvoir être utilisées par les navires et les aéronefs appartenant à d'autres Gouvernements parties au Traité de l'Atlantique Nord, ou par les forces armées de ces Gouvernements.

#### *Article V*

1) Sous réserve des conditions dont les parties pourront convenir, et dans la mesure des possibilités pratiques, le Gouvernement du Royaume de Danemark fournira, en ce qui concerne les services météorologiques et de transmission, toute l'assistance nécessaire pour faciliter les opérations prévues dans le présent Accord.

2) Dans la mesure des possibilités pratiques, et pour autant que de telles entreprises serviront à faciliter les opérations prévues dans le présent Accord, le Gouvernement du Royaume de Danemark s'engage à établir des relevés topographiques, hydrographiques et géodésiques du territoire groenlandais et des côtes, ainsi que des photographies aériennes, et à remettre ces documents au Gouvernement des États-Unis d'Amérique. Au cas où le Gouvernement du Royaume de Danemark ne serait pas en mesure de fournir les renseignements

requis, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, après s'être concerté avec les autorités danoises compétentes, établira lui-même les relevés ou photographies nécessaires. Des copies de tous les relevés ou photographies que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique aura fait établir seront remises au Gouvernement du Royaume de Danemark. D'autre part, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique pourra, avec l'accord des autorités danoises compétentes, procéder aux levés techniques qui pourraient être nécessaires pour la détermination des zones de défense.

3) Compte tenu des dispositions de l'article VI du présent Accord et conformément aux règles générales qui seront fixées de concert entre les deux parties et édictées par les autorités danoises compétentes au Groenland, les navires et les aéronefs, les forces armées et les véhicules du Gouvernement des États-Unis d'Amérique auront le droit d'accéder librement à toutes les zones de défense situées au Groenland et de se déplacer librement entre ces zones, par terre, par air et par mer, y compris les eaux territoriales. Ce droit comportera notamment dérogation à la règle du pilotage obligatoire et exemption de toutes taxes de phare ou de port. Les aéronefs des États-Unis pourront survoler n'importe quelle partie du Groenland, y compris les eaux territoriales et y atterrir sans autres restrictions que celles qui auront été prévues de commun accord.

#### *Article VI*

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique s'engage à coopérer au maximum avec le Gouvernement du Royaume de Danemark et avec les autorités danoises au Groenland, pour l'exécution des opérations prévues dans le présent Accord. Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et les ressortissants des États-Unis se trouvant au Groenland respecteront les lois, règlements et usages relatifs à la population du pays et à l'administration intérieure du Groenland, et feront tous leurs efforts pour éviter, entre le personnel des États-Unis et la population du pays, des contacts que les autorités danoises ne jugeraient pas souhaitables pour la conduite des opérations prévues dans le présent Accord.

#### *Article VII*

1) Tous matériels, équipements et approvisionnements requis pour les opérations prévues dans le présent Accord, y compris les denrées alimentaires, fournitures, vêtements et autres produits destinés à être utilisés ou consommés, soit par les membres des forces armées des États-Unis ou par des civils que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique aura pris à son service ou engagés par contrat pour l'exécution au Groenland de travaux destinés à mener à bien les opérations prévues dans le présent Accord, soit par les membres de leurs familles, de même que les effets personnels et les biens mobiliers appartenant audit personnel militaire ou civil, pourront entrer au Groenland sans aucune inspection et en franchise de tous droits de douane, taxes et autres redevances;

aucune taxe à l'exportation ne pourra être imposée sur le matériel, l'équipement, les approvisionnements ou les effets précités au cas où ils seraient réexportés du Groenland.

2) Les membres du personnel militaire et civil précités ainsi que les membres de leurs familles seront exonérés de tous impôts, contributions ou autres taxes du Gouvernement du Royaume de Danemark ou des autorités danoises au Groenland. Aucun ressortissant des États-Unis d'Amérique et aucune personne morale constituée sous le régime des lois des États-Unis d'Amérique ne seront tenus de payer au Gouvernement du Royaume de Danemark ou aux autorités danoises au Groenland l'impôt sur le revenu pour les bénéfices réalisés du fait d'un contrat conclu avec le Gouvernement des États-Unis d'Amérique en vue de l'exécution des opérations prévues par le présent Accord, ni aucune redevance pour des services fournis ou des travaux effectués pour le compte du Gouvernement des États-Unis d'Amérique en vue de l'exécution des opérations prévues dans le présent Accord.

#### *Article VIII*

Les zones de défense situées au Groenland et placées sous l'autorité du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, aux termes de l'article II, paragraphe 3, relèveront de la juridiction exclusive de ce Gouvernement. Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique aura seul le droit de connaître des délits que pourraient commettre au Groenland les membres du personnel militaire ou civil précité, ou les membres de leurs familles; sa juridiction s'étendra également à toutes les autres personnes se trouvant dans lesdites zones de défense, à l'exception des ressortissants danois; il est entendu toutefois que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique pourra remettre aux autorités danoises au Groenland, pour être jugée, toute personne commettant un délit dans une zone de défense.

#### *Article IX*

Les lois du Royaume de Danemark ne pourront être invoquées pour empêcher les membres du personnel militaire ou civil dont le séjour dans une zone de défense ou dans toute autre localité du Groenland est nécessaire en vue de la réalisation des opérations prévues dans le présent Accord, ou les membres de leurs familles, de pénétrer dans ladite zone ou localité, ou d'en sortir.

#### *Article X*

Au moment de l'entrée en vigueur de tout accord qui serait conclu dans le cadre de l'OTAN, auquel les deux Gouvernements seraient parties et qui porterait sur les questions visées aux articles VII, VIII et IX du présent Accord,

les dispositions desdits articles seront remplacées par les dispositions du nouvel accord dans la mesure où il y aurait incompatibilité entre les deux textes. Au cas où il apparaîtrait que certaines dispositions d'un tel accord ne conviennent pas à la situation existante au Groenland, les deux Gouvernements se consulteront en vue d'aboutir à une solution satisfaisante pour les deux parties.

#### *Article XI*

Tous les biens fournis par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et se trouvant au Groenland demeureront la propriété de ce Gouvernement. A tout moment avant l'expiration du présent Accord ou dans un délai raisonnable après son expiration, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique pourra retirer, sans restriction aucune, tout le matériel et toutes les installations amovibles qu'il aura établis ou construits au Groenland, de même que tout équipement ou outillage et tous approvisionnements ou autres produits qu'il aura introduits au Groenland ou en disposer sur place, après consultation avec les autorités danoises. Il est entendu que le Gouvernement des États-Unis ne sera tenu, en aucun cas, de laisser les zones ou installations mises à sa disposition aux termes du présent Accord dans l'état où elles se trouvaient au moment où elles ont été mises à sa disposition.

#### *Article XII*

Au moment de l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord entre les deux Gouvernements relatif à la défense du Groenland, signé à Washington le 9 avril 1941<sup>1</sup>, cessera d'être en vigueur.

#### *Article XIII*

1) Aucune disposition du présent Accord ne pourra être interprétée comme modifiant en quoi que ce soit les rapports de commandement.

2) Les questions d'interprétation que pourrait soulever l'application du présent Accord seront soumises au Ministre des affaires étrangères du Royaume de Danemark et à l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Danemark.

3) Les deux Gouvernements sont convenus d'examiner avec bienveillance toute demande de révision du présent Accord que l'une ou l'autre des parties contractantes pourrait formuler, après que l'Accord sera resté en vigueur pendant une période raisonnable, en vue de déterminer s'il est nécessaire ou souhaitable de modifier l'Accord compte tenu de l'expérience acquise et des modifications apportées aux plans de l'OTAN. Les modifications éventuelles se feront de commun accord.

<sup>1</sup> Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CCIV, p. 135.



*Article XIV*

1) Le présent Accord est conclu sous réserve de l'approbation du Parlement danois. Il entrera en vigueur le jour où cette approbation aura été notifiée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

2) Le présent Accord, qui est conclu en application du Traité de l'Atlantique Nord, demeurera en vigueur pendant la durée de ce Traité.

SIGNÉ à Copenhague, le 27 avril 1951, en double exemplaire, en danois et en anglais, les deux textes faisant également foi, par les représentants dûment autorisés du Gouvernement du Royaume de Danemark et du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

(Signé) Ole Bjørn KRAFT [SCEAU]  
(Signé) Eugenie ANDERSON [SCEAU]



No. 1306

---

**PROVISIONAL INTERNATIONAL CIVIL AVIATION  
ORGANIZATION  
and  
FRANCE**

**Exchange of letters (with annex) constituting an agreement  
regarding privileges and immunities. Paris, 28 February  
and 14 March 1947**

*Official text: French.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 18 July 1951.*

---

**ORGANISATION PROVISOIRE DE L'AVIATION  
CIVILE INTERNATIONALE  
et  
FRANCE**

**Échange de lettres (avec annexe) constituant un accord  
relatif aux privilèges et immunités. Paris, 28 février  
et 14 mars 1947**

*Texte officiel français.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 18 juillet 1951.*

N<sup>o</sup> 1306. ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE L'ORGANISATION PROVISOIRE DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE RELATIF AUX PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS. PARIS, 28 FÉVRIER ET 14 MARS 1947

I

*Lettre du Gouvernement de la République française*

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES  
SECRETARIAT DES CONFÉRENCES

Paris, le 28 février 1947

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un projet d'accord entre le Gouvernement français et l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale.

Les représentants des services compétents du Gouvernement ont été appelés à examiner le projet rédigé par les soins de l'OPACI. Cette étude les a conduits à établir un second projet qui, tout en respectant dans leur ensemble les dispositions essentielles de votre projet d'accord, comporte certaines modifications destinées à le rendre plus conforme avec la terminologie juridique ainsi qu'avec la législation française en vigueur.

Afin de faciliter l'installation à Paris de l'Office régional pour la zone Europe-Méditerranée, le Gouvernement français est disposé à accorder immédiatement à l'OPACI le bénéfice des dispositions du projet d'accord ci-joint.

Je vous serais donc obligé de me faire savoir si ces dispositions ne soulèvent pas d'objection de votre part. Si tel est le cas, celles-ci pourraient dès maintenant être appliquées.

Il va sans dire que cet échange de lettres laisserait entièrement ouvertes les possibilités de négociations qui pourraient à ce sujet intervenir ultérieurement entre le Gouvernement français et la future Organisation Permanente de l'Aviation Civile Internationale.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

(Signé) FOUQUES-DUPARC

Monsieur le Représentant de l'OPACI à Paris  
70, avenue d'Iéna

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 14 mars 1947, par l'échange desdites lettres.

## TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1306. EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE PROVISIONAL INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION AND THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC REGARDING PRIVILEGES AND IMMUNITIES. PARIS, 28 FEBRUARY AND 14 MARCH 1947

## I

*Letter from the Government of the French Republic*

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS  
CONFERENCE SECRETARIAT

Paris, 28 February 1947

Sir,

I have the honour to send you herewith a draft Agreement between the French Government and the Provisional International Civil Aviation Organization.

The representatives of the competent Government services were called upon to examine the draft prepared by PICAQ. This led to their preparing a re-draft which, while retaining the substance and essential provisions of your draft Agreement as a whole, includes some minor amendments to bring the text into closer conformity with legal terminology and with the French laws in force.

In order to facilitate the establishment in Paris of the Regional Office for the Europe-Mediterranean zone, the French Government is prepared to grant immediately to PICAQ the benefit of the provisions of this draft Agreement.

Accordingly I should be grateful if you would inform me if these provisions do not meet with any objections on your part, in which case they could be applied forthwith.

It is understood that this exchange of letters in no way precludes the possibility of subsequent negotiations on the subject between the French Government and the Permanent International Civil Aviation Organization.

I have the honour to be, etc.

(Signed) FOUQUES-DUPARC

Representative of PICAQ in Paris  
70, avenue d'Iéna

<sup>1</sup> Came into force on 14 March 1947, by the exchange of the said letters.

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
ET L'ORGANISATION PROVISOIRE DE L'AVIATION CIVILE INTER-  
NATIONALE

En vue d'assurer à l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale, et notamment à son Office régional pour la zone Europe-Méditerranée, les privilèges, immunités et facilités indispensables à son fonctionnement sur le territoire français,

Le Gouvernement de la République française et l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale

Sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier.* — L'Organisation de l'Aviation civile internationale a la personnalité civile.

Pour atteindre ses buts et s'acquitter de ses fonctions elle jouit de la capacité :

- a) de contracter,
- b) d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers,
- c) d'ester en justice.

*Article 2.* — L'Organisation jouit de l'immunité de juridiction. Aucune action ne peut être intentée contre elle en justice, sauf si elle renonce expressément à cette immunité pour une instance particulière ou si cette renonciation résulte des clauses d'un contrat.

*Article 3* — Les locaux où l'Organisation exerce son activité ainsi que les archives et, d'une manière générale, tous les documents lui appartenant ou détenus par elle sont inviolables.

Toutefois, l'Organisation ne permettra pas que l'immeuble serve de refuge à une personne contre laquelle un mandat de justice aura été lancé par les autorités françaises.

*Article 4.* — Les biens appartenant à l'Organisation sont insaisissables. Ils ne peuvent faire l'objet de mesures de réquisition.

Ils ne peuvent non plus faire l'objet de mesures d'expropriation si ce n'est pour cause d'utilité publique et après accord entre l'Organisation et le Gouvernement.

*Article 5.* — Nonobstant tout contrôle, réglementation ou moratoire financier de quelque nature que ce soit, l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale peut recevoir toutes sommes et valeurs quelconques, libellées dans quelque monnaie que ce soit et en disposer librement.

*Article 6.* — L'Organisation est exonérée du versement de tout impôt direct. Toutefois, elle acquitte les taxes pour services rendus.

L'Organisation est exonérée de tous droits et taxes perçus par l'administration des douanes sur les objets importés par elle pour son usage officiel ainsi que sur les publications, films cinématographiques, vues fixes, documents photographiques qu'elle édite et le papier qu'elle pourra importer en France.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC  
AND THE PROVISIONAL INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

In order to ensure that the Provisional International Civil Aviation Organization and, in particular, its Regional Office for the Europe-Mediterranean zone shall enjoy the privileges, immunities and facilities essential for carrying out its functions in French territory,

The Government of the French Republic and the Provisional International Civil Aviation Organization

Have agreed as follows :

*Article 1.*—The International Civil Aviation Organization shall possess juridical personality.

For the purpose of attaining its objects and performing its functions it shall have the capacity :

- (a) to contract;
- (b) to acquire and dispose of immovable and movable property;
- (c) to institute legal proceedings.

*Article 2.*—The Organization shall enjoy immunity from every form of judicial process. No proceedings may be instituted against it unless it expressly waives this immunity for the purpose of any particular proceeding or unless this waiver follows from the terms of a contract.

*Article 3.*—The premises of the Organization, its archives and, in general, all documents belonging to it or held by it shall be inviolable.

Nevertheless, the Organization shall not allow the premises to be used to harbour any person against whom a warrant shall have been issued by the French authorities.

*Article 4.*—The property of the Organization shall be immune from seizure; it cannot form the subject of any measures of requisition.

Likewise it may not be the subject of measures of expropriation except in the public interest and after agreement between the Organization and the French Government.

*Article 5.*—Notwithstanding any financial controls, regulations or moratoria whatsoever, the Provisional International Civil Aviation Organization may receive and freely dispose of any sums and securities whatsoever, in whatsoever currency they may be expressed.

*Article 6.*—The Organization shall be exempt from the payment of all direct taxes, though it shall pay the charges for services rendered.

The Organization shall be exempt from all duties and taxes levied by the Customs authorities on goods imported by it for its official use and on the publications, cinematographic films, lantern slides and photographic documents which it publishes and on paper which it may import into France.

Il est entendu toutefois que les objets importés en franchise ne seront pas vendus sur le territoire français à moins que ce ne soit à des conditions qui auront fait l'objet d'un accord avec les autorités françaises.

*Article 7.* — L'Organisation acquittera dans les conditions du droit commun les taxes indirectes qui entrent dans le prix des marchandises vendues.

*Article 8.* — Le Gouvernement français accorde à l'Organisation, pour ses liaisons postales, téléphoniques, télégraphiques, radio-téléphoniques, radio-télégraphiques et radio-téléphotographiques un traitement au moins aussi favorable que celui qu'il accorde ou peut accorder aux représentations diplomatiques accréditées auprès de lui, notamment en ce qui concerne les affranchissements, tarifs et taxes postaux, les priorités de correspondance, l'usage d'un chiffre.

Il facilitera, par tous moyens, les communications que le Directeur de l'Office régional à Paris et ses principaux collaborateurs peuvent être amenés à faire par la voie de la presse et de la radio.

Les correspondances et communications de l'Organisation ne pourront être retardées sauf en cas de force majeure.

*Article 9.* — Les représentants des États membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale aux Conférences convoquées par l'Organisation jouiront, dans l'exercice de leurs fonctions et au cours du voyage à destination ou en provenance du lieu de la réunion, des facilités, privilèges et immunités qui sont reconnus aux membres des représentations diplomatiques accréditées auprès du Gouvernement français. Il est entendu qu'à cet effet, l'Organisation communiquera en temps utile aux autorités françaises la liste des délégués qu'elle convoquera à ses conférences.

Bénéficient des facilités, privilèges et immunités prévus au paragraphe précédent, les représentants des États membres et leurs suppléants, ainsi que les conseillers, conseillers techniques et experts.

*Article 10.* — Tous fonctionnaires de l'Organisation :

- (1) jouiront de l'immunité à l'égard de toute action judiciaire pour les actes accomplis dans l'exercice de leurs fonctions;
- (2) seront exonérés de tout impôt direct sur les traitements et émoluments qui leur seront versés par l'Organisation;
- (3) ne seront pas soumis, non plus que leurs conjoints et enfants mineurs, aux dispositions de droit commun fixées par la législation relative aux étrangers;
- (4) jouiront, en ce qui concerne le change, des mêmes facilités que celles qui sont accordées aux membres des représentations diplomatiques accréditées auprès du Gouvernement français;
- (5) jouiront, ainsi que leurs conjoints et enfants mineurs, des mêmes facilités de rapatriement que celles qui sont accordées aux membres des représentations diplomatiques accréditées auprès du Gouvernement français, en période de tension internationale.

*Article 11.* — Le Directeur de l'Office régional de Paris, son adjoint, leurs conjoints et leurs enfants mineurs jouiront des privilèges, immunités, exceptions et facilités accordés aux membres des missions diplomatiques accréditées auprès du Gouvernement français, à leurs conjoints et enfants mineurs, conformément au droit et aux usages internationaux.



It shall be understood however that articles imported free of Customs duty will not be sold in French territory except on conditions previously agreed with the French authorities.

*Article 7.*—The Organization shall pay under the conditions of the general law the indirect taxes which form part of the price of goods sold.

*Article 8.*—The French Government shall grant to the Organization for its postal, telephonic, telegraphic, radiotelephonic, radiotelegraphic and radiotelephotographic communications treatment not less favourable than that which is or may be accorded to diplomatic missions accredited to the French Government, especially as regards franking privileges and postal rates, correspondence priorities, the use of codes.

It shall facilitate by every means communications which the Director of the Regional Office in Paris and his principal colleagues may have to make through the press and the radio.

The correspondence and communications of the Organization may only be delayed in case of *force majeure*.

*Article 9.*—Representatives of States Members of the International Civil Aviation Organization to conferences convened by the Organization shall be accorded, while exercising their functions and during their journey to and from the place of meeting, the facilities, privileges and immunities accorded to diplomatic missions accredited to the French Government. For this purpose, it is understood that the Organization will supply the French authorities in due time with the list of the delegates invited to its conferences.

The benefits of the facilities, privileges and immunities referred to in the preceding paragraph shall extend to the representatives of Member States and to their alternate representatives, advisers, technical advisers and experts.

*Article 10.*—All officials of the Organization shall :

- (1) be immune from legal process in respect of acts performed by them in their official capacity;
- (2) be exempt from all direct taxation on the salaries and emoluments paid to them by the Organization;
- (3) not be subject, together with their spouses and minor children, to the provisions of French laws and regulations concerning aliens;
- (4) be accorded the same exchange facilities as those granted to diplomatic representatives accredited to the French Government;
- (5) be given, together with their spouses and minor children, the same repatriation facilities as are granted to diplomatic missions accredited to the French Government in time of international crisis.

*Article 11.*—The Director of the Regional Office in Paris and his deputy, their spouses and minor children, shall be accorded the privileges and immunities, exemptions and facilities accorded to the members of diplomatic missions accredited to the French Government and to their spouses and minor children in accordance with international

Toutefois, ils ne pourront se prévaloir, devant les tribunaux du pays dont ils sont ressortissants, de l'immunité à l'égard des poursuites judiciaires visant des faits étrangers à leurs fonctions.

*Article 12.* — Ces privilèges et immunités sont accordés aux fonctionnaires dans l'intérêt de l'Organisation et non pour leur assurer un avantage personnel. Le Directeur pourra consentir à la levée de l'immunité accordée à un fonctionnaire si, à son avis, on peut la lever sans porter préjudice aux intérêts de l'Organisation.

*Article 13.* — Le Gouvernement français prendra les mesures nécessaires pour assurer à tout moment, entre le siège de l'Organisation et les frontières du territoire,

- la circulation des personnes appelées à participer aux travaux de l'Organisation ou invitées par elle,
- l'acheminement de la correspondance et des télégrammes;
- et le transport des marchandises destinées à l'Organisation.

*Article 14.* — L'Organisation et le Gouvernement français détermineront d'un commun accord la procédure et les conditions selon lesquelles l'accès ou la sortie du territoire français, le séjour en territoire français et le transit à travers le territoire français seront facilités à tout moment aux personnes appelées à participer aux travaux de l'Organisation ou invitées par elle.

*Article 15.* — Sous réserve de ne point porter atteinte à l'indépendance et au bon fonctionnement de l'Organisation, le Gouvernement français peut prendre toute mesure de précautions indispensables à la sécurité nationale.

*Article 16.* — L'Organisation bénéficiera, dans l'immeuble qui est mis à sa disposition, de la fourniture de l'électricité, de l'eau et du gaz ainsi que des services de voierie.

En cas de force majeure entraînant une interruption partielle ou totale de ces services, les besoins de l'Organisation seront considérés par le Gouvernement français comme étant de même importance que ceux de ses propres administrations.

*Article 17.* — Le Gouvernement français prendra les mesures de police nécessaires à la protection du siège de l'Organisation et au maintien de l'ordre dans son voisinage immédiat.

Sur la demande du Directeur Général, le Gouvernement français fournira les forces de police qui pourraient être nécessaires au maintien de l'ordre à l'intérieur de l'immeuble.

*Article 18.* — L'Organisation coopérera constamment avec les autorités françaises compétentes en vue de faciliter la bonne administration de la justice, d'assurer l'exécution des règlements de police et d'éviter tout abus auquel pourraient donner lieu les immunités et facilités prévues dans le présent accord.

*Article 19.* — L'Organisation prendra des dispositions prévoyant des modes de règlement appropriés pour :

- (1) les différends résultant de contrats ou autres différends de droit privé dans lesquels l'Organisation serait partie;
- (2) les différends dans lesquels serait impliqué un fonctionnaire de l'Organisation qui, du fait de sa situation officielle, jouit de l'immunité, si cette immunité n'a pas été levée par le secrétaire exécutif.

law and usage. They may not, however, in the courts of the State of which they are nationals, plead immunity from legal process as regards matters not connected with their official duties.

*Article 12.*—These privileges and immunities are granted to officials in the interests of the Organization and not for the personal benefit of the officials. The Director may waive the immunity of any official if, in his opinion, this can be done without prejudice to the interests of the Organization.

*Article 13.*—The French Government shall take the necessary measures to ensure at any time between the headquarters of the Organization and the national frontiers :

- the movement of persons required to take part in the work of the Organization or invited by it;
- the transmission of correspondence and telegrams;
- the transport of goods addressed to the Organization.

*Article 14.*—The Organization and the French Government shall determine by agreement the procedure and conditions for facilitating access to, residence in, transit through and departure from French territory in the case of persons required at any time to take part in the work of the Organization or who have been invited by it.

*Article 15.*—Provided that the independent and proper operation of the Organization is not prejudiced, the French Government may take any precautionary measure necessary to national security.

*Article 16.*—The premises placed at the disposal of the Organization shall be supplied with electricity, water, gas and other public services.

Should *force majeure* involve a partial or total interruption of these services, the needs of the Organization shall be treated by the French Government as of equal importance with those of its own administrations.

*Article 17.*—The French Government shall take the necessary police measures to protect the headquarters of the Organization and to maintain order in its immediate vicinity.

At the request of the Director the French Government shall supply any police forces that may be necessary to keep order inside the premises.

*Article 18.*—The Organization shall co-operate at all times with the competent French authorities to facilitate the proper administration of justice, secure compliance with police regulations and prevent the occurrence of any abuse in connexion with the immunities and facilities referred to in the present Agreement.

*Article 19.*—The Organization shall make provision for appropriate modes of settlement of :

- (1) disputes arising out of contracts or other disputes of a private law character to which the Organization is a party;
- (2) disputes involving any official of the Organization who, by reason of his official position, enjoys immunity, if the immunity has not been waived by the Executive Secretary.

*Article 20.* — Tout désaccord survenant entre le Directeur Général et le Gouvernement français sur l'interprétation ou l'application du présent arrangement provisoire, ou de toute convention ou accord complémentaire qui ne serait pas réglé par voie de négociation, sera soumis à la décision d'un arbitre désigné d'un commun accord ou, faute d'accord à cet effet, désigné par le président de la Cour internationale de Justice

*Article 21.* — Le présent accord est conclu pour une période indéterminée.

Il entrera en vigueur au moment où, ayant été approuvé par le Conseil de l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale et par le Gouvernement français, il sera signé par le Secrétaire général de l'Organisation ou son Représentant à Paris, d'une part, et par un Représentant dûment mandaté du Gouvernement français, d'autre part.

Il restera en vigueur après l'établissement de l'Organisation permanente de l'Aviation civile internationale, en vertu de la Convention en date à Chicago du 7 décembre 1944<sup>1</sup>.

*Article 22.* — Le présent accord est sujet à révision, à la demande de l'une ou l'autre partie, qui se concerteront et s'entendront quant aux modifications éventuelles à y apporter.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; vol. 26, p. 420; vol. 32, p. 402; vol. 33, p. 352; vol. 44, p. 346, et vol. 51, p. 336.

*Article 20.*—Any disagreement between the Director and the French Government concerning the interpretation or application of the present provisional Agreement or of any supplementary convention or agreement shall, if not settled by negotiation, be submitted for decision to an arbitrator appointed by mutual agreement or, failing agreement, appointed by the President of the International Court of Justice.

*Article 21.*—The present Agreement is concluded for an indefinite period.

After approval by the Council of the Provisional International Civil Aviation Organization and by the French Government, it shall come into force upon signature by the Secretary-General of the Organization or his Representative in Paris, of the one part, and by a duly authorized Representative of the French Republic, of the other part.

It shall remain in force after the permanent International Civil Aviation Organization has been established pursuant to the Convention signed at Chicago on 7 December 1944.<sup>1</sup>

*Article 22.*—This Agreement is subject to revision at the request of either of the parties, who shall consult each other and mutually agree as to the amendments to be made therein (if any).

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346, and Vol. 51, p. 336.

## II

*Lettre du représentant de l'OPACI à Paris*

LE REPRÉSENTANT DE L'OPACI A PARIS

Paris, 14 mars 1947

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre en date du 28 février 1947 par laquelle vous avez bien voulu m'adresser le projet d'accord entre le Gouvernement français et l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale projet rédigé par les soins de vos services.

C'est avec une grande satisfaction que nous avons pris connaissance de ce texte. Le Gouvernement français, afin de faciliter l'installation de l'Office régional pour la zone Europe-Méditerranée à Paris, étant disposé à lui accorder immédiatement le bénéfice de toutes les dispositions de ce Projet d'accord, j'ai l'honneur de donner mon plein et entier agrément à la solution que vous me proposez.

En outre, je suis dès maintenant autorisé par le Conseil de l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale, à signer l'accord qui, conformément à l'Article 21, restera en vigueur après l'établissement — en vertu de la Convention signée à Chicago le 7 décembre 1944 — de l'Organisation permanente de l'Aviation civile internationale.

Et, comme vous avez bien voulu le préciser, il est entendu que cet échange de lettres laisse entièrement ouverte la possibilité de négociations qui pourront intervenir ultérieurement à ce sujet entre, d'une part, le Gouvernement français et, d'autre part, l'Organisation de l'Aviation civile internationale une fois qu'elle aura été constituée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération.

(Signé) BEDIN

Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères  
Secrétariat des Conférences

## II

*Letter from the Representative of PICAQ in Paris*

THE REPRESENTATIVE OF PICAQ IN PARIS

Paris, 14 March 1947

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter dated 28 February 1947 with which you kindly sent me the draft agreement between the French Government and the Provisional International Civil Aviation Organization.

We have taken note of this text with great satisfaction. As the French Government is prepared, in order to facilitate the establishment of the Paris Regional Office for the Europe-Mediterranean zone, to extend to it immediately the benefit of all the provisions of the draft Agreement, I have pleasure in giving my full and entire agreement to the solution which you propose.

Furthermore, I am authorized by the Council of the Provisional International Civil Aviation Organization, to sign forthwith the Agreement which, according to article 21, will remain in force after the permanent International Civil Aviation Organization has been established pursuant to the Convention signed at Chicago on 7 December 1944.

As you were good enough to specify, it is understood that this exchange of letters in no way precludes the possibility of subsequent negotiations on this subject between the French Government and the International Civil Aviation Organization, when constituted.

I have the honour to be, etc.

(Signed) BEDIN

The Minister of Foreign Affairs  
Conference Secretariat





**No. 1307**

---

**GREECE  
and  
SWEDEN**

**Agreement relating to the operation of regular air services  
(with annex). Signed at Athens, on 8 April 1947**

*Official text: French.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 18 July 1951.*

---

**GRÈCE  
et  
SUÈDE**

**Accord relatif à l'exploitation de lignes de communication  
aérienne régulière (avec annexe). Signé à Athènes, le  
8 avril 1947**

*Texte officiel français.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 18 juillet 1951.*

N° 1307. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT ROYAL HELLÉNIQUE ET LE GOUVERNEMENT ROYAL DE SUÈDE RELATIF A L'EXPLOITATION DE LIGNES DE COMMUNICATION AÉRIENNE RÉGULIÈRE. SIGNÉ A ATHÈNES, LE 8 AVRIL 1947

---

Le Gouvernement Royal Hellénique et le Gouvernement Royal de Suède désireux de conclure un Accord aux fins de l'installation de communications aériennes directes le plus tôt possible entre la Grèce et la Suède ont, à cet effet, désigné leurs Plénipotentiaires qui sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits, spécifiés à l'Annexe ci-jointe, nécessaires à l'établissement des routes civiles internationales et des services énumérés à cette Annexe. Ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle ces droits sont accordés.

*Article II*

(1) Chacun des services spécifiés à l'Annexe ci-jointe pourra être mis en exploitation aussitôt que la Partie Contractante qui, en vertu de l'Article 1, aura le droit de désigner une ou plusieurs entreprises aériennes pour exploiter la route en question, aura pris cette mesure, et la Partie Contractante accordant ce droit sera obligée, sous réserves du paragraphe (2) du présent Article et de l'Article 6 ci-après, d'accorder sans délai l'autorisation voulue à l'entreprise ou aux entreprises intéressées.

(2) (a) Les entreprises désignées pourront être appelées, avant d'être autorisées à inaugurer les services visés par le présent Accord, à justifier des qualités requises devant les Autorités Aéronautiques compétentes du pays qui aura accordé les droits mentionnés selon les lois et règlements normalement appliqués par ces Autorités pour l'exploitation de routes civiles internationales par des entreprises commerciales de navigation aérienne.

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur dès sa signature, le 8 avril 1947, et devenu définitif le 22 décembre 1948, date à laquelle le Gouvernement de la Grèce a notifié au Gouvernement de la Suède la ratification de l'Accord par le Parlement grec, conformément à l'article XII.

## TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1307. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE ROYAL GREEK GOVERNMENT AND THE ROYAL SWEDISH GOVERNMENT RELATING TO THE OPERATION OF REGULAR AIR SERVICES. SIGNED AT ATHENS, ON 8 APRIL 1947

---

The Royal Greek Government and the Royal Swedish Government, being desirous of concluding an Agreement for the purpose of establishing direct air communications as soon as possible between Greece and Sweden, have for that purpose appointed their plenipotentiaries who have agreed as follows :

*Article I*

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the necessary rights, as specified in the annex hereto, for the establishment of the international civil air routes and services enumerated in that annex. Such services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

*Article II*

(1) Each of the services enumerated in the annex hereto may be brought into operation as soon as the Contracting Party entitled under article I to designate one or more airlines to operate the route in question shall have done so, and the Contracting Party granting that right shall be bound, subject to paragraph 2 of the present article and to article VI below, to grant the desired permission without delay to the airline or airlines concerned.

(2) (a) Any airline so designated may be required, before receiving permission to inaugurate the services covered by the present Agreement, to satisfy the competent aeronautical authorities of the country granting the said rights that it possesses the necessary qualifications, in accordance with the laws and regulations normally applied by those authorities for the operation of international civil air routes by commercial airlines.

---

<sup>1</sup> Came into force on 8 April 1947, as from the date of signature, and became definitive on 22 December 1948, the date of the notification given by the Government of Greece to the Government of Sweden of the ratification of the agreement by the Greek Parliament, in accordance with article XII.

(b) Dans les régions d'occupation militaire ou dans les zones affectées par celle-ci, l'inauguration de ces services sera subordonnée à l'approbation des Autorités Militaires compétentes.

### *Article III*

Pour éviter les discriminations et pour assurer un traitement uniforme, il est convenu que :

(a) Les deux Parties Contractantes pourront imposer ou permettre que soient imposés des droits justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres installations. Chacune des Parties Contractantes convient, cependant, que ces droits ne seront pas plus élevés que ceux qui seraient payés pour l'utilisation d'aéroports et d'installations de ce genre par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux semblables.

(b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire d'une Partie Contractante, par l'autre Partie Contractante, ou par ses ressortissants, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette dernière, recevront le traitement national et celui de la nation la plus favorisée, en ce qui concerne l'imposition de droits de douane, de frais d'inspection ou autres taxes nationales par la Partie Contractante sur le territoire de laquelle aura été effectué l'importation.

(c) Les aéronefs opérant sur les routes désignées et approuvées par le présent Accord, les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs civils des entreprises de transports aériens des Parties Contractantes autorisées à exploiter les routes et les services décrits à l'Annexe seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ de celui-ci, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

### *Article IV*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'une des Parties Contractantes, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante aux fins d'exploitation des routes et des services décrits à l'Annexe. Cependant, chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à ses propres ressortissants par un autre État.

(b) In areas under military occupation or in zones affected by the latter, the inauguration of such services shall be subject to the approval of the competent military authorities.

### *Article III*

In order to prevent discrimination and ensure equality of treatment, it is agreed that :

(a) The two Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, fair and reasonable charges for the use of airports and other facilities. Each of the Contracting Parties agrees, however, that such charges shall not be higher than those payable for use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of either Contracting Party by the other Contracting Party, or by its nationals, and intended solely for use by aircraft of the latter, shall be accorded national or most-favoured-nation treatment with respect to Customs duties, inspection fees and other duties and charges imposed by the Contracting Party whose territory is entered.

(c) Aircraft employed on the routes designated and approved by the present Agreement, and fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board civil aircraft of the airlines of the Contracting Parties authorized to operate the routes and services described in the annex shall, upon entering or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt from Customs duties, inspection fees or other similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

### *Article IV*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by either Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services specified in the annex. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flight over its own territory, certificates of competency or licences issued to its own nationals by another State.

*Article V*

(a) Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire pour les aéronefs employés à la navigation internationale, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour sur son territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'autre Partie Contractante, et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'arrivée, au départ et pendant leur séjour sur le territoire de cette Partie Contractante.

(b) Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie par aéronef des passagers, des équipages ou des marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine, seront observés par ces passagers, équipages ou marchandises, soit par eux-mêmes, soit par un tiers pour leur compte, à l'arrivée, au départ et pendant leur séjour sur le territoire de cette Partie Contractante.

*Article VI*

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser un certificat ou un permis à une entreprise de transports aériens de l'autre Partie Contractante, ou de révoquer un tel certificat ou permis, chaque fois qu'elle n'est pas convaincue qu'une part importante de propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'autre Partie Contractante, ou chaque fois qu'une entreprise de transports aériens ne se conforme pas aux lois de l'État survolé, comme il est indiqué à l'Article 5 ci-dessus, ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

*Article VII*

Le présent Accord et tous les contrats qui en découleront seront déposés à l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale.

*Article VIII*

Au cas où l'une des deux Parties Contractantes jugerait désirable de modifier n'importe quelle disposition ou des dispositions de l'Annexe au présent Accord, ces modifications pourront être réalisées par un accord direct entre les Autorités Aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes.

*Article IX*

Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation et à l'application du présent Accord ou de son Annexe sera soumis à la décision du Conseil Intérimaire de l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Inter-

*Article V*

(a) The laws and regulations of either Contracting Party governing the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to the aircraft of the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or leaving and while within the territory of that Contracting Party.

(b) The laws and regulations of either Contracting Party governing admission to or departure from its territory of aircraft passengers, crew or cargo, such as those relating to entry, clearance, immigration, passports, Customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of the said passengers, crew and cargo, upon entering or leaving and while within the territory of that Contracting Party.

*Article VI*

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the grant of a certificate or permit to an airline of the other Contracting Party, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure of an airline to comply with the laws of the State over which it operates, as provided in article V above, or to perform its obligations under the present Agreement.

*Article VII*

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

*Article VIII*

Should either of the two Contracting Parties consider it desirable to modify any provision or provisions of the annex to the present Agreement, such modifications may be effected by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

*Article IX*

Any dispute between the Contracting Parties regarding the interpretation or application of the present Agreement or of the annex thereto shall be referred to the Interim Council of the Provisional International Civil Aviation Organiza-

nationale conformément aux dispositions de l'Article III, Section 6 (8), de l'Accord Provisoire relatif à l'Aviation Civile Internationale, signé à Chicago le 7 décembre 1944<sup>1</sup> ou à l'Organisation qui lui succédera, excepté si les Parties Contractantes s'entendent pour que le différend soit réglé par la voie de l'arbitrage en le soumettant à un Tribunal Arbitral désigné d'un commun accord entre les deux Parties Contractantes. Les deux Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la décision de l'Organisation ou à la sentence rendue par le Tribunal Arbitral.

#### *Article X*

Dans le cas de la mise en vigueur d'une Convention multilatérale relative à l'aviation civile internationale, acceptée par les deux Parties Contractantes, le présent Accord sera amendé de manière à le conformer aux dispositions de ladite Convention.

#### *Article XI*

Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment dénoncer le présent Accord. Dans ce cas le présent Accord cessera d'être en vigueur douze mois après la date de la réception de la dénonciation par l'autre Partie Contractante, excepté si cette dénonciation est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

#### *Article XII*

Les dispositions du présent Accord seront mises en vigueur au jour de sa signature.

Le Gouvernement Royal Hellénique communiquera au Gouvernement Royal de Suède la ratification de l'Accord par le Parlement Hellénique et le Gouvernement Royal de Suède considérera cet Accord comme définitif à partir de la date de la communication du Gouvernement Royal Hellénique.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Athènes, le huit avril 1947 en double exemplaire.

Pour le Gouvernement Royal Hellénique :  
C. TSALDARIS

Pour le Gouvernement Royal de Suède :  
K. THYBERG

<sup>1</sup> OPACI, Conférence internationale de l'aviation civile de Chicago, *Acte final et appendices*, document 2187, p. 30.



tion, in accordance with the provisions of article III, section 6 (8), of the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944,<sup>1</sup> or to the Organization that takes its place, unless the Contracting Parties agree that the dispute be settled by arbitration and submit it to an Arbitral Tribunal appointed by common agreement between the two Contracting Parties. The two Contracting Parties undertake to comply with the decision of the Organization or with the award of the Arbitral Tribunal.

*Article X*

Should a multilateral international civil aviation convention accepted by the two Contracting Parties come into force, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that convention.

*Article XI*

Either Contracting Party may at any time give notice to terminate the present Agreement. In such case, the present Agreement shall cease to have effect twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate be withdrawn by common consent before the expiry of that period.

The present Agreement shall enter into force on the date of signature.

The Royal Greek Government shall communicate to the Royal Swedish Government the ratification of the agreement by the Greek Parliament, and the Royal Swedish Government shall consider this Agreement as definitive as from the date of the communication of the Royal Greek Government.

IN FAITH WHEREOF the plenipotentiaries, duly authorized by their respective Governments, have signed the present agreement and thereto affixed their seals.

DONE at Athens, in duplicate, on the eighth day of April, 1947.

For the Royal Greek Government :

C. TSALDARIS

For the Royal Swedish Government :

K. THYBERG

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

## ANNEXE

1. Les entreprises de transport aérien du Gouvernement Royal Hellénique autorisées en vertu du présent Accord jouiront du droit de traverser le territoire suédois sans y atterrir et d'y atterrir pour des raisons non commerciales, ainsi que du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier à Stockholm sur la ou les routes suivantes :

GRÈCE (Athènes) — via pays intermédiaires — SUÈDE (Stockholm), dans les deux sens;

GRÈCE (Athènes) — via pays intermédiaires — SUÈDE (Stockholm) et pays au-delà, dans les deux sens.

2. Les entreprises de transport aérien du Gouvernement Royal de Suède autorisées en vertu du présent Accord jouiront du droit de traverser le territoire hellénique sans y atterrir et d'y atterrir pour des raisons non commerciales, ainsi que du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier à Athènes sur la ou les routes suivantes :

SUÈDE (Stockholm) — via pays intermédiaires — GRÈCE (Athènes), dans les deux sens;

SUÈDE (Stockholm) — via pays intermédiaires — GRÈCE (Athènes) et pays au-delà, dans les deux sens.

3. Pour l'établissement et l'exploitation des services aériens faisant l'objet du présent Accord et de son Annexe, seront appliqués les principes suivants :

(a) qu'il est désirable de stimuler et d'encourager le plus largement possible la diffusion des avantages du voyage aérien pour le bien-être général de l'humanité par des tarifs aussi bas que possibles et compatibles avec des principes économiques sains, et d'encourager également le voyage aérien comme moyen de développement de l'entente amicale et de la bonne volonté entre les peuples et d'assurer en même temps le grand nombre d'avantages indirects de ce nouveau moyen de transport à la prospérité commune des deux pays;

(b) que les facilités du transport aérien mis à la disposition du public voyageant doivent se tenir en relations étroites aux nécessités du public pour de tels transports;

(c) qu'une opportunité favorable et égale pour les entreprises des deux nations doit exister pour qu'elles desservent n'importe quelle route ou routes entre leurs territoires respectifs et faisant l'objet du présent Accord et de son Annexe;

(d) que pour l'exploitation par les entreprises aériennes des deux Parties Contractantes des services long-courriers décrits à l'Annexe au présent Accord, les intérêts des entreprises aériennes de l'autre Partie Contractante seront pris en considération de manière à ne pas affecter indûment les services que cette dernière dessert partiellement ou entièrement sur les mêmes routes;

(e) qu'il est convenu entre les deux Parties Contractantes que les services offerts par une entreprise aérienne désignée en vertu du présent Accord et de son Annexe,

## ANNEX

1. Airlines of the Royal Greek Government authorized under the present Agreement shall have the right to cross Swedish territory without landing, to make non-traffic stops therein, and to pick up and set down international passenger, cargo and mail traffic, at Stockholm on the following route or routes :

GREECE (Athens)—via intermediate countries—SWEDEN (Stockholm), in both directions;

GREECE (Athens)—via intermediate countries—SWEDEN (Stockholm), and countries beyond, in both directions.

2. Airlines of the Royal Swedish Government authorized under the present Agreement shall have the right to cross Greek territory without landing, to make non-traffic stop therein, and to pick up and set down international passenger, cargo and mail traffic at Athens, on the following route or routes :

SWEDEN (Stockholm)—via intermediate countries—GREECE (Athens), in both directions;

SWEDEN (Stockholm)—via intermediate countries—GREECE (Athens), and countries beyond, in both directions.

3. The following principles shall govern the establishment and operation of the air services covered by the present Agreement and the annex thereto :

(a) that it is desirable to promote and encourage as wide a distribution as possible of the benefits of air travel for the general good of mankind at the lowest rates consistent with sound economic principles, to encourage air travel as a means of promoting friendly understanding and goodwill between nations, and at the same time to ensure the many indirect benefits to the common prosperity of both countries of this new mode of transport;

(b) that the air transport facilities available to the travelling public shall bear a close relationship to the requirements of the public for such transport;

(c) that there shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the two nations to operate on any route or routes between their respective territories covered by the present Agreement and the annex thereto;

(d) that in the operation by the airlines of either Contracting Party of the trunk services described in the annex to the present Agreement, the interests of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides over the whole or part of the same routes;

(e) that it is agreed between the two Contracting Parties that the primary objective of the services offered by an airline designated under the present Agreement

auront comme objectif initial de disposer de la capacité adéquate aux nécessités du trafic entre le pays, dont l'entreprise en question possède la nationalité, et le pays de destination définitive du trafic.

4. Le droit d'embarquer et de débarquer sur ces lignes du trafic international à destination de ou en provenance de pays tiers, sur un point ou des points des routes faisant l'objet du présent Accord et de son Annexe, sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les deux Parties Contractantes, et sera sujet aux principes généraux d'adaptation de la capacité :

- (a) à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- (b) aux exigences d'exploitation des services long-courriers;
- (c) à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

5. L'itinéraire des lignes, les points entre lesquels les frontières devront être franchies et les aérodromes douaniers seront fixés par chacune des Administrations Aéronautiques compétentes et communiqués à l'autre Administration Aéronautique le plus tôt possible.

and the annex thereto shall be the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country to which the airline belongs and the country of ultimate destination of the traffic.

4. The right to pick up and set down international traffic to or from third countries, at a point or points on the routes specified in the present Agreement and the annex thereto, shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties have subscribed, and shall be subject to the general principle that capacity shall be related to :

- (a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (b) the requirements of through airline operation;
- (c) the traffic requirements of the areas traversed, after taking account of local and regional services.

5. The routes to be followed, the points between which frontiers shall be crossed and the Customs airports shall be fixed by each competent aeronautical authority and communicated to the other aeronautical authority as soon as possible.



**No. 1308**

---

**CANADA  
and  
PORTUGAL**

**Agreement for air services between Canadian and Portuguese territories (with annex and exchange of notes).  
Signed at Lisbon, on 25 April 1947**

*Official texts: English and Portuguese.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 18 July 1951.*

---

**CANADA  
et  
PORTUGAL**

**Accord relatif aux services aériens entre les territoires canadien et portugais (avec annexe et échange de notes).  
Signé à Lisbonne, le 25 avril 1947**

*Textes officiels anglais et portugais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 18 juillet 1951.*

No. 1308. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF PORTUGAL FOR AIR SERVICES BETWEEN CANADIAN AND PORTUGUESE TERRITORIES. SIGNED AT LISBON, ON 25 APRIL 1947

---

The Government of Canada and the Government of Portugal, desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing certain air services as soon as possible to, in or over Canadian and Portuguese territories, have accordingly appointed plenipotentiaries for this purpose, who, being duly authorized to this effect have agreed as follows :

*Article 1*

Each contracting party grants to the other contracting party the right specified in the Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of the air service therein described (hereinafter referred to as the "agreed services"). The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

*Article 2*

(1) Each of the agreed services may be put into operation as soon as the contracting party to whom the rights have been granted has designated an airline or airlines for the specified route or routes and the contracting party granting the rights shall, subject to the provisions of paragraph 2 of this Article and of Article 6, be bound to grant without delay the appropriate operating permission to the airline concerned.

(2) The airline designated may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the contracting party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operations of commercial airlines.

*Article 3*

(1) The charges which either of the contracting parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airline of the other contracting party

---

<sup>1</sup> Came into force on 25 April 1947, by signature, in accordance with article 12.



PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS

Nº 1308. ACORDO ENTRE O GOVERNO DE PORTUGAL  
E O GOVERNO DO CANADÁ SOBRE SERVIÇOS AÉREOS  
ENTRE OS TERRITÓRIOS PORTUGUÊS E CANADIANO.  
ASSINADO EM LISBOA, AOS 25 DE ABRIL DE 1947

---

O Governo de Portugal e o Governo do Canadá, desejando concluir um Acordo destinado a estabelecer tão cedo quanto possível determinados serviços aéreos para, através, ou nos territórios português e canadiano, nomearam para esse fim Plenipotenciários que, devidamente autorizados, acordam no seguinte :

*Artigo 1.º*

As Partes Contratantes concedem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo ao presente Acordo para o estabelecimento dos serviços aéreos ali descritos (de ora avante referidos como « serviços aéreos convencionados »). Os serviços aéreos convencionados podem ser inaugurados imediatamente ou em data posterior, à escolha da Parte Contratante à qual os direitos são concedidos.

*Artigo 2.º*

1. A exploração dos serviços aéreos convencionados pode iniciar-se logo que a Parte Contratante à qual são concedidos os direitos tenha designado uma ou mais empresas aéreas para a rota ou rotas especificadas, devendo a Parte Contratante que concede esses direitos, de harmonia com as disposições do parágrafo (2) deste Artigo e do Artigo 6.º, conceder sem demora a conveniente licença de exploração para a empresa ou empresas referidas.

2. A empresa aérea designada poderá ser chamada a provar perante as autoridades aeronáuticas competentes da Parte Contratante que concede os direitos, que se encontra em condições de satisfazer os requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades ao funcionamento de empresas aéreas comerciais.

*Artigo 3.º*

1. Os encargos que qualquer das Partes Contratantes possa impor, ou permitir que sejam impostos, à empresa aérea designada pela outra Parte Contra-

for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

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

(3) Aircraft operated on the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airline of one contracting party shall be exempt in the territory of the other contracting party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

#### *Article 4*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one contracting party and still in force shall be recognized as valid by the other contracting party for the purpose of operating the agreed services. Each contracting party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

#### *Article 5*

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

(2) The laws and regulations of one contracting party relating to entry into or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of the designated airline of the other contracting party while in the territory of the first contracting party.

tante pela utilização de aeroportos e outras facilidades não serão superiores aos pagos pela utilização dos mesmos aeroportos e facilidades pelas próprias aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2. O combustível, óleos lubrificantes e peças sobresselentes metidos ou recebidos a bordo da aeronave no território de uma Parte Contratante por empresas de transportes aéreos (ou por conta destas) designadas pela outra Parte Contratante e exclusivamente destinados a ser utilizados pelas aeronaves destas empresas gozarão de um tratamento não menos favorável que o aplicado às empresas aéreas nacionais que explorem serviços de transporte aéreo internacional ou à empresa aérea da nação mais favorecida.

3. As aeronaves utilizadas nos serviços convencionados bem como os combustíveis, os óleos lubrificantes, as peças sobresselentes, o equipamento normal e as provisões de bordo trazidas a bordo das mesmas aeronaves, gozarão no território da outra Parte Contratante de isenção de direitos alfandegários, taxas de inspecção ou direitos ou taxas semelhantes, mesmo que tais provisões venham a ser utilizadas por essas aeronaves em voo sobre aquele território.

#### *Artigo 4.º*

Os certificados de navegabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor, serão reconhecidos pela outra Parte Contratante para o fim de exploração dos serviços convencionados. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer, relativamente a voos sobre o seu próprio território, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas aos seus nacionais por outro Estado.

#### *Artigo 5.º*

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada e saída do seu território de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e à navegação de tais aeronaves enquanto dentro dos limites do seu território, serão aplicados às aeronaves da empresa aérea designada pela outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga de aeronaves (como sejam regulamentos concernentes à entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândega e quarentena) aplicar-se-ão aos passageiros, tripulação ou carga das aeronaves da empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, enquanto no território da primeira Parte Contratante.

*Article 6*

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke the rights described in the Annex to this Agreement in any case in which it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the designated airline of the other contracting party are vested in nationals of that contracting party, or in case of failure by the designated airline to comply with its laws and regulations as referred to in Article 5, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

*Article 7*

This Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization set up by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December 1944.<sup>1</sup>

*Article 8*

If either of the contracting parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Annex to this Agreement, such modification may be made by direct agreement, between the competent air authorities of the contracting parties, confirmed by the exchange of notes.

*Article 9*

Any dispute between the contracting parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto shall be referred for decision to the Council of the International Civil Aviation Organization, unless the contracting parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the contracting parties or to some other person or body. The contracting parties undertake to comply with the decision given.

*Article 10*

In the event of the conclusion of any other multilateral convention concerning air transport to which both the contracting parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such Convention.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346, and Vol. 51, p. 336.

*Artigo 6.º*

Cada uma Partes Contratantes reserva-se a faculdade de suspender ou revogar o exercício dos direitos especificados no Anexo a este Acordo sempre que se verifique que a propriedade substancial e a fiscalização efectiva da empresa aérea designada da outra Parte Contratante não pertencem a nacionais desta Parte Contratante, ou no caso de falta de cumprimento, pela empresa aérea designada, das leis e regulamentos referidos no Artigo 5.º, ou ainda quando não sejam observadas as condições sob as quais os direitos são concedidos em conformidade com este Acordo.

*Artigo 7.º*

O presente Acordo sera registado no Conselho da Organização Internacional de Aviação Civil estabelecida pela Convenção Internacional de Aviação Civil assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

*Artigo 8.º*

Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição ou disposições do Anexo a este Acordo, tal modificação pode ser feita por acordo directo entre as autoridades aeronáuticas competentes das Partes Contratantes, confirmado por troca de notas.

*Artigo 9.º*

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes relativamente à interpretação ou à aplicação deste Acordo ou do seu Anexo devera ser apresentada, para decisão, ao Conselho da Organização Internacional de Aviação Civil a não ser que as Partes Contratantes acordem em submeter a divergência a um Tribunal Arbitral nomeado por acordo entre as Partes Contratantes ou a qualquer outra entidade ou organismo. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir a decisão proferida.

*Artigo 10.º*

No caso de ser concluída uma Convenção multilateral sobre transportes aéreos, à qual ambas as Partes Contratantes adiram, o presente Acordo devera ser modificado de modo que as suas disposições se conciliem com as da referida Convenção.

*Article 11*

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other contracting party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 12*

This Agreement shall enter into force immediately upon signature.

DONE in duplicate this twenty-fifth day of April nineteen hundred and forty-seven at Lisbon in the English and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

IN WITNESS THEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

For the Government of Canada :  
Lester S. GLASS

For the Government of Portugal :  
José CAEIRO DA MATTA

## ANNEX

## TO AIR AGREEMENT BETWEEN PORTUGAL AND CANADA

1. An airline designated by the Government of Canada shall, in accordance with the provision of this agreement, be accorded on the route specified below the right to fly across Portuguese territory, to land for non-traffic purposes at any of the stopping places in cases of emergency.
2. An airline designated by the Government of Canada may, further, operate a return service originating in Canada and terminating in or passing through Portuguese territory on the route specified below and may take on and put down at Lisbon or the Azores, passengers, mail and cargo for and from Canada, it being understood that on any flights crossing the mainland of Portugal including flights across the mainland of Portugal covered in Article 1 of this Annex a stop shall be made at Lisbon.
3. The route to be operated by the designated airline of the Government of Canada shall be :—  
Montreal, via such intermediate stopping places as may be mutually agreed, to the Azores and/or Lisbon and thence to the United Kingdom and countries beyond—in both directions.

*Artigo 11.º*

Cada uma das Partes Contratantes pode a todo o tempo notificar a outra do seu desejo de rescindir este Acordo. Tal notificação sera simultâneamente comunicada à Organização Internacional de Aviação Civil. Feita a notificação, este Acordo deixara de vigorar doze meses depois da data da sua recepção pela outra Parte Contratante, salvo se for retirada por acordo antes de expirar aquele prazo. Se não for acusada a recepção da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-a recebida catorze dias depois de o ter sido pela Organização Internacional de Aviação Civil.

*Artigo 12.º*

O presente Acordo entrará em vigor imediatamente após a assinatura.

FEITO em Lisboa, aos vinte e cinco dias de Abril de mil novecentos e quarenta e sete, em duplicado, em português e inglês tendo cada texto igual valor.

POR SER VERDADE, os Plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo, ao qual foram apostos os respectivos selos.

Pelo Governo de Portugal :

José CAEIRO DA MATTA

Pelo Governo do Canadá :

Lester S. GLASS

## A N E X O

## AO ACORDO AÉREO ENTRE PORTUGAL E O CANADA

1. Deverá ser concedido à empresa aérea designada pelo Governo do Canadá para a exploração da rota abaixo mencionada de harmonia com as disposições deste Acordo, o direito de sobrevoar o território português e de aterrar para fins não comerciais em qualquer dos pontos de escala do território português, bem assim como o direito de aterrar em outros pontos de território português, em casos de emergência.
2. A empresa aérea designada pelo Governo do Canadá poderá também explorar um serviço aéreo de ida e volta com origem no Canadá, atravessando ou terminando em território português na rota abaixo mencionada e podendo embarcar e desembarcar em Lisboa ou nos Açores, passageiros, correio e carga para e do Canadá, ficando entendido que todos os voos através do território continental português, incluindo aqueles a que se refere o parágrafo 1 deste Anexo, implicam aterragens em Lisboa.
3. A rota a explorar pela empresa aérea designada pelo Governo do Canadá sera :

Montreal, via pontos intermediários que podem vir a ser mutuamente acordados para os Açores e/ou Lisboa e daqui para o Reino Unido e países além, nos dois sentidos.

4. Trans-Canada Airlines, as the designated airline of the Government of Canada, shall, for the operation of this service, be deemed to be qualified to fulfil the conditions referred to in Article 2 Para. (2) of this Agreement.

5. An airline designated by the Government of Portugal shall, in accordance with the provisions of this Agreement, be accorded on the route specified below the right to fly across Canadian Territory without landing, to land for non-traffic purposes at any of the stopping places in Canadian territory, and also the right to use landing facilities elsewhere in Canadian territory in cases of emergency.

6. An airline designated by the Government of Portugal may, further, operate a return service originating in Portugal and terminating in or passing through Canadian territory on the route specified below and may take on and put down at Montreal passengers, mail and cargo for and from Portugal.

7. The route to be operated by the designated airlines of the Government of Portugal shall be :—

The Azores and/or Lisbon via such intermediate stopping places as may be mutually agreed to Montreal and countries beyond—both directions.

8. The two contracting parties agree that when the Government of Portugal designates an airline to operate a service between Portugal and Canada as provided in Article 5 of this Annex, the present agreement shall, if this is requested by one of the contracting parties, be amended by the insertion in this Annex, of Clause 5 (c) to 7 (b) inclusive of the Annex to the Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of Portugal for Air Services between British and Portuguese territories signed at Lisbon on December 6, 1945.<sup>1</sup>

Lester S. GLASS

Caeiro DA MATTA

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 5, p. 37.



4. A Trans-Canadá Airlines, como empresa aérea designada pelo Governo do Canadá deverá, para iniciar a exploração deste serviço, ser considerada apta a satisfazer as condições referidas no parágrafo (2) do Artigo 2.º deste Acordo.

5. Deverá ser concedido à empresa aérea designada pelo Governo de Portugal, para a exploração da rota abaixo mencionada, de harmonia com as disposições deste Acordo, o direito de sobrevoar o território canadiano sem escala e de aterrar para fins não comerciais em qualquer dos pontos de escala do território canadiano, bem assim como o direito de aterrar noutros pontos do território canadiano, em casos de emergência.

6. A empresa aérea designada pelo Governo de Portugal poderá também explorar um serviço aéreo de ida e volta com origem em Portugal, atravessando ou terminando em território canadiano, na rota abaixo mencionada, podendo embarcar e desembarcar em Montreal passageiros, correio e carga, para e de Portugal.

7. A rota a explorar pelas empresas aéreas designadas pelo Governo de Portugal sera :

Açores e/ou Lisboa via pontos intermediários que podem vir a ser mutuamente acordados, para Montreal e países além, nos dois sentidos.

8. As duas Partes Contratantes acordam em que quando o Governo de Portugal designa uma empresa aérea para explorar um serviço entre Portugal o Canadá conforme o estipulado no parágrafo 5 deste Anexo, o presente Acordo será alterado, caso isso seja solicitado por uma das Partes Contratantes, pela inserção do Anexo das Clausulas 5 (c) até 7 (b) inclusivé do Anexo ao Acordo entre o Governo do Reino Unido e o Governo de Portugal sobre serviços aéreos entre os territórios britânico e português, assinado em Lisboa em 6 de Dezembro de 1945.

Caeiro DA MATTA

Lester S. GLASS

## EXCHANGE OF NOTES

## I

*The Acting Consul General of Canada  
to the Minister of Foreign Affairs of Portugal*

THE CANADIAN CONSULATE GENERAL

Lisbon, 25th April, 1947

Sir,

I have the honour to refer to the Agreement for Air Services which was concluded today by our two Governments and in connection therewith to confirm to your Excellency that it is expressly understood that should any service, operated over a route referred to in Clause 3 of the Annex to this Agreement, include landings in the Iberian Peninsula, it shall include at least one stop in Lisbon.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

Lester S. GLASS

## II

*The Minister of Foreign Affairs of Portugal to  
the Acting Consul General of Canada*

PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS

TRANSLATION<sup>1</sup> — TRADUCTION<sup>2</sup>

Lisboa, 25 de Abril de 1947

Lisbon, April 25, 1947

Senhor Consul Geral,

Sir,

Tenho a honra de me referir ao Acordo sobre serviços aéreos hoje assinado entre os nossos dois Governos e de, em relação ao mesmo, confirmar a V.Ex<sup>a</sup>. o seguinte :

I have the honour to refer to the Agreement concerning Air Services which was signed today between our two Governments and, in this connexion, to confirm to Your Excellency the following :

<sup>1</sup> Translation communicated by the International Civil Aviation Organization.

<sup>2</sup> Traduction transmise par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Fica expressamente entendido que quando um serviço, explorado numa rota prevista no parágrafo 3º. do Anexo a este Acordo, incluir escalas na Península Ibérica, haverá pelo menos uma paragem em Lisboa.

Aproveito a oportunidade, Senhor Consul Geral, para apresentar a V. Exª. os protestos da minha distinta consideração.

José CAEIRO DA MATTA

Senhor Lester S. Glass  
Consul Geral do Canada  
Lisboa

It is expressly understood that in cases where a service operated over a route provided for in paragraph 3 of the Annex to this Agreement shall include landings in the Iberian Peninsula, it shall include at least one stop in Lisbon.

I take this opportunity to present to your Excellency the assurances of my high consideration.

José CAEIRO DA MATTA

Mr. Lester S. Glass  
Consul General of Canada  
Lisbon

## TRADUCTION — TRANSLATION

No. 1308. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DU PORTUGAL RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES CANADIENS ET PORTUGAIS. SIGNÉ A LISBONNE, LE 25 AVRIL 1947

---

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Portugal, désireux de conclure un accord en vue d'établir le plus tôt possible certains services aériens à destination, à l'intérieur ou au-dessus des territoires canadien et portugais, ont désigné à cette fin des plénipotentiaires qui, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe au présent Accord en vue d'établir les services aériens indiqués dans ladite annexe (ci-après dénommés les « services convenus »). Les services convenus pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

*Article 2*

1) Chacun des services convenus pourra être mis en exploitation dès que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter la route ou les routes indiquées; la Partie contractante qui accorde les droits sera, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article 6, tenue de donner sans délai à l'entreprise de transports aériens intéressée l'autorisation d'exploitation voulue.

2) L'entreprise de transports aériens désignée pourra être tenue de fournir aux autorités aéronautiques compétentes de la Partie contractante qui accorde les droits, la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités aux opérations des entreprises commerciales de transports aériens.

*Article 3*

1) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer, ou permettre d'imposer, à l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur par signature, le 25 avril 1947, conformément à l'article 12.

contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services ne devront pas être plus élevées que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

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

3) Les aéronefs affectés aux services convenus ainsi que les stocks de carburants, d'huiles lubrifiantes et de pièces de rechange, l'équipement normal et les autres provisions de bord demeurant à bord des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés par lesdits aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

#### *Article 4*

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

#### *Article 5*

1) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire, ou à la sortie dudit territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2) Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane, et de quarantaine seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs de l'entreprise

désignée de l'autre Partie contractante, pendant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

#### *Article 6*

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

#### *Article 7*

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944<sup>1</sup>.

#### *Article 8*

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une ou plusieurs dispositions de l'annexe au présent Accord, les modifications pourront intervenir par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes, confirmé par voie d'échange de notes.

#### *Article 9*

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, ou de son annexe, sera porté aux fins de décision devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à moins que les Parties contractantes ne soient convenues de le soumettre à un tribunal arbitral désigné de commun accord, ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

#### *Article 10*

Au cas où serait conclue, en matière de transports aériens, une autre convention multilatérale à laquelle adhéreraient les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; vol. 26, p. 420; vol. 32, p. 402; vol. 33, p. 352; vol. 44, p. 346, et vol. 51, p. 336.

*Article 11*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lorsque pareille notification sera donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 12*

Le présent Accord entrera en vigueur dès sa signature.

FAIT en double exemplaire, à Lisbonne, le vingt-cinq avril mil neuf cent quarante-sept, en langue anglaise et en langue portugaise, les deux textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

Pour le Gouvernement du Canada :  
Lester S. GLASS

Pour le Gouvernement du Portugal :  
José CAEIRO DA MATTA

## ANNEXE

## A L'ACCORD AÉRIEN ENTRE LE PORTUGAL ET LE CANADA

1. Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Canada bénéficiera sur la route indiquée ci-après, conformément aux dispositions du présent Accord, du droit de survoler le territoire portugais et, en cas d'urgence, d'y atterrir à des fins non commerciales en l'un quelconque des points d'escale.
2. Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Canada pourra en outre exploiter, sur la route indiquée ci-après, un service aller et retour ayant son point de départ au Canada et traversant le territoire portugais ou y ayant son point terminus; elle pourra charger et décharger à Lisbonne ou aux Açores des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance du Canada, étant entendu qu'il sera fait escale à Lisbonne lors de tous les voyages comportant le survol du territoire continental du Portugal, y compris les voyages visés au paragraphe 1 de la présente annexe.
3. L'entreprise désignée du Gouvernement du Canada exploitera la route suivante :  
De Montréal, via des points d'escale intermédiaires à fixer de commun accord, vers les Açores et/ou Lisbonne et ensuite vers le Royaume-Uni et des pays situés au-delà — dans les deux sens.

4. Pour l'exploitation de ce service, la compagnie Trans-Canada Airlines, en tant qu'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Canada, sera considérée comme remplissant les conditions stipulées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.
5. Une entreprise désignée par le Gouvernement du Portugal bénéficiera sur la route indiquée ci-après, conformément aux dispositions du présent Accord, du droit de survoler le territoire canadien sans y faire escale, d'y atterrir à des fins non commerciales en l'un quelconque des points d'escales, et d'utiliser, en cas d'urgence, les possibilités d'atterrissage en d'autres points du territoire canadien.
6. Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Portugal pourra en outre exploiter, sur la route indiquée ci-après, un service aller et retour ayant son point de départ au Portugal et traversant le territoire canadien ou y ayant son point terminus; elle pourra charger et décharger à Montréal des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance du Portugal.
7. Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Portugal exploiteront la route suivante :

Des Açores et de Lisbonne via des points d'escale intermédiaires à fixer de commun accord, vers Montréal et des pays situés au-delà — dans les deux sens.
8. Les deux Parties contractantes sont convenues que lorsque le Gouvernement du Portugal désignera une entreprise de transports aériens pour exploiter un service entre le Portugal et le Canada, conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente annexe, l'Accord sera, si l'une des Parties contractantes en fait la demande, modifié par l'inclusion dans la présente annexe des dispositions des paragraphes 5, *c*, à 7, *b*, inclus de l'annexe à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement du Portugal relatif à des services aériens entre les territoires britanniques et portugais, signé à Lisbonne le 6 décembre 1945<sup>1</sup>.

Lester S. GLASS

Caeiro DA MATTA

---

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 5, p. 37.



## ÉCHANGE DE NOTES

## I

*Le Consul général du Canada p.i. au Ministre des affaires étrangères du Portugal*

CONSULAT GÉNÉRAL DU CANADA

Lisbonne, le 25 avril 1947

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux services aériens qui a été conclu aujourd'hui entre nos deux Gouvernements et, à ce propos, de confirmer à Votre Excellence qu'il est expressément entendu qu'au cas où un service quelconque exploité sur une route indiquée au paragraphe 3 de l'annexe à cet Accord comporterait des escales dans la péninsule Ibérique, l'une au moins de ces escales s'effectuera à Lisbonne.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

Lester S. GLASS

## II

*Le Ministre des affaires étrangères du Portugal au Consul général du Canada p. i.*

Lisbonne, le 25 avril 1947

Monsieur le Consul général,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux services aériens qui a été conclu aujourd'hui entre nos deux Gouvernements et, à ce propos, de confirmer à Votre Excellence ce qui suit :

Il est expressément entendu que lorsqu'un service exploité sur une route mentionnée au paragraphe 3 de l'annexe à cet Accord comportera des escales dans la péninsule Ibérique, l'une au moins de ces escales s'effectuera à Lisbonne.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Consul général, pour présenter à Votre Excellence, les assurances de ma haute considération.

José CAEIRO DA MATTA

Monsieur Lester S. Glass  
Consul général du Canada  
Lisbonne



**No. 1309**

---

**NORWAY  
and  
SWEDEN**

**Convention for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and property (with final protocol). Signed at Oslo, on 21 June 1947**

*Official texts: Norwegian and Swedish.*

*Registered by the International Civil Aviation Organisation on 18 July 1951.*

---

**NORVÈGE  
et  
SUÈDE**

**Convention tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et la fortune (avec protocole final). Signée à Oslo, le 21 juin 1947**

*Textes officiels norvégien et suédois.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 18 juillet 1951.*

## NORWEGIAN TEXT — TEXTE NORVÉGIEN

No. 1309. AVTALE MELLOM KONGERIKET NORGE OG  
KONGERIKET SVERIGE FOR Å FOREBYGGE DOB-  
BELTBESKATNING FOR SÅ VIDT ANGÅR SKATTER  
AV INNTEKT OG FORMUE

---

Kongeriket Norge og Kongeriket Sverige er kommet overens om å slutte en avtale for å forebygge dobbeltbeskatning for så vidt angår skatter av inntekt og formue.

I dette öyemed har til befullmektigede oppnevnt :

Hans Majestet Norges Konge :

sin utenriksminister Halvar M. Lange

Hans Majestet Sveriges Konge :

Friherre Johan Hugo Beck-Friis, Envoyé extraordinaire og Ministre plénipotentiaire

som, etter å ha gransket hverandres fullmakter og funnet dem i god og riktig form, er kommet overens om følgende bestemmelser :

*Artikkel 1*

Denne avtale får anvendelse på norske og svenske statsborgere samt på norske og svenske juridiske personer.

*Artikkel 2*

Under avtalen inngår skatter av inntekt eller formue, enten de utskrives til staten eller til en kommune.

Som skatter av inntekt eller formue anses særlig :

1. for så vidt angår lovgivningen i Norge :

- a) inntekts- og formuesskatt til staten,
- b) ekstraordinær formuesskatt til staten,
- c) inntekts- og formuesskatt til kommuner, samt
- d) skatter og avgifter, som utskrives på samme grunnlag som noen av de under a)—c) angitte skatter;

SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS

No. 1309. AVTAL MELLAN KONUNGARIKET SVERIGE  
OCH KONUNGARIKET NORGE FÖR UNDVIKANDE  
AV DUBBELBESKATTNING BETRÄFFANDE SKATTER  
Å INKOMST OCH FÖRMÖGENHET

---

Konungariket Sverige och Konungariket Norge hava överenskommit att sluta avtal för undvikande av dubbelbeskattning beträffande skatter å inkomst och förmögenhet.

För detta ändamål hava till fullmäktige utsett :

Hans Majestät Konungen av Sverige :

Friherre Johan Hugo Beck-Friis, 'Envoyé extraordinaire och Ministre plénipotentiaire

Hans Majestät Konungen av Norge :

sin utrikesminister Halvard M. Lange

vilka, efter att hava granskat varandras fullmakter och funnit dem i god och behörig form, överenskommit om följande bestämmelser :

*Artikel 1*

Detta avtal är tillämpligt å svenska och norska medborgare samt å svenska och norska juridiska personer.

*Artikel 2*

I avtalet inbegripas skatter å inkomst eller förmögenhet, vare sig de upp- tagas för statens eller kommuns räkning.

Som skatter å inkomst eller förmögenhet anses särskilt :

I. beträffande lagstiftningen i Sverige :

- a) statlig inkomst- och förmögenhetsskatt,
- b) särskild skatt å förmögenhet,
- c) kommunal inkomstskatt,
- d) kupongskatt,

e) ersättningsskatt, samt

f) utskylder och avgifter, som utgå efter samma grunder som någon av de under a)—c) angivna skatterna;

2. for så vidt angår lovgivningen i Sverige :

- a) inntekts- og formuesskatt til staten,
- b) særskilt skatt av formue,
- c) kommunal inntektsskatt,
- d) kupongskatt,
- e) »ersättningsskatt», samt
- f) skatter og avgifter, som utskrives på samme grunnlag som noen av de under a)—c) angitte skatter.

### Artikkel 3

Såfremt ikke noe annet er fastsatt i denne avtale, skattlegges inntekt og formue bare i den av statene, hvor den skattepliktige anses for å høre hjemme.

Personlig skattepliktig anses etter denne avtale for å høre hjemme (være bosatt) i en av statene, hvis han har sitt virkelige bosted der, eller, hvis han ikke har slikt bosted i noen av statene, om han stadig oppholder seg der. Stadig opphold i den ene stat anses å foreligge når den skattepliktige oppholder seg på noe sted innenfor statens område under omstendigheter, av hvilke det kan sluttes at han har til hensikt å oppholde seg der ikke bare midlertidig.

Personlig skattepliktig, som ikke har sitt virkelige bosted eller stadig oppholder seg i noen av de to stater, men likevel etter lovgivningen i disse stater blir utsatt for dobbeltbeskatning, skal ved avtalens anvendelse anses for å være bosatt i den av statene, som han er statsborger av.

Juridisk person anses etter denne avtale for å høre hjemme i den av statene, hvor styret eller den øverste ledelse har sitt sete. Imidlertid berøres ikke herav bestemmelsene i de to staters lovgivning om stedet for skattskrivning av uskiftede dødsboer.

### Artikkel 4

Skatt av inntekt av fast eiendom, beliggende i en av statene, utskrives bare i denne stat.

### Artikkel 5

Skatt av inntekt av handel, industri eller annen næringsdrift eller av fritt yrke, hvilken inntekt skriver seg fra fast driftssted i en av statene, utskrives bare i denne stat, såfremt det ikke er fastsatt noe annet i det følgende. Finnes faste driftssteder i begge stater, tilkommer hver stat skatt av den del av inntekten som erverves fra fast driftssted innenfor statens område.

Som fast driftssted anses sted, hvor det finnes særlig anlegg eller er truffet særlig foranstaltning for stadig bruk ved virksomhetens eller yrkets utövelse så som sted hvor foretaget har sin ledelse, kontor, filial, fast agentur, produksjonssted, verksted eller lignende, innkjøps- eller salgssted, varelager (herunder også varig kommisjonslager), gruve eller annen lignende forekomst.

2. beträffande lagstiftningen i Norge :

- a) inkomst- och förmögenhetsskatt till staten,
- b) extraordinär förmögenhetsskatt till staten,
- c) inkomst- och förmögenhetsskatt till kommuner, samt
- d) utskylder och avgifter, som utgå efter samma grunder som någon av de under a)—c) angivna skatterna.

*Artikel 3*

Så framt ej annat stadgas i detta avtal, beskattas inkomst och förmögenhet allenast i den av staterna, där den skattskyldige anses vara bosatt.

Enskild skattskyldig anses enligt detta avtal bosatt i ena staten, om han där har sitt egentliga bo och hemvist, eller, därest han icke har sådant bo och hemvist i någon av staterna, om han där stadigvarande vistas. Stadigvarande vistelse i ena staten anses föreligga under tid, då den skattskyldige å någon ort inom staten uppehåller sig under omständigheter, av vilka kan slutas till avsikt att vistas där icke blott tillfälligtvis.

Enskild skattskyldig, som icke har sitt egentliga bo och hemvist eller stadigvarande vistas i någon av de två staterna men likväl enligt lagstiftningen i dessa stater blir utsatt för dubbelbeskattning, skall vid avtalets tillämpning anses vara bosatt i den av staterna, i vilken han äger medborgarskap.

Juridisk person anses enligt detta avtal vara bosatt i den av staterna, där styrelsen eller högsta förvaltningen har sitt säte. Emellertid beröras icke härav bestämmelserna i de båda staternas lagstiftning om beskattningsort för oskifta dödsbon.

*Artikel 4*

Skatt å inkomst av fast egendom, belägen i en av staterna, utgår allenast i denna stat.

*Artikel 5*

Skatt å inkomst av handel, industri eller annan rörelse eller av fritt yrke, vilken inkomst härflyter från fast driftställe i en av staterna, utgår, såframt ej i det följande annorlunda stadgas, allenast i denna stat. Finnas fasta driftställen i båda staterna, äger vardera staten beskatta den del av inkomsten, som förvärfvas från inom statens område befintligt fast driftställe.

Som fast driftställe anses plats, å vilken för stadigvarande bruk vid rörelsens eller yrkets utövande finnes särskild anläggning eller vidtagits särskild anordning, såsom plats där företaget har sin ledning, kontor, filial, stadigvarande agentur, tillverkningsplats, verkstad eller dylikt, inköps- eller försäljningsställe, varunederlag (även stadigvarande kommissionslager), gruva eller annan liknande fyndighet.

Som inntekt av næringsdrift anses også inntekt noen har som deltager i et foretagende, dog ikke inntekt av aksjer eller lignende verdipapirer.

#### *Artikkel 6*

Inntekt av foretagende for drift av sjöfart eller luftfart, hvis virkelige ledelse har sit sæte i en av statene, skattlegges bare i denne stat.

#### *Artikkel 7*

Angående utbytte forbeholder hver stat seg rett til, i den utstrekning det er foreskrevet i dens skattebestemmelser, å oppkreve og tilbakeholde skatt som etter dens egen skattelovgivning avdras ved kilden, dog ikke mer enn 10 prosent av utbyttets bruttobelöp.

Dersom i den ene staten avdrag skjer etter bestemmelsen i förste ledd, skal den andre staten i anledning av den skatt som i den förste staten er avdratt ved kilden, tilstå et særskilt fradrag i den statsskatt som faller på utbyttet. Dette fradrag må ikke utgjöre mindre enn 5 prosent av utbyttets bruttobelöp.

#### *Artikkel 8*

Av formue i fast eiendom i en av statene eller tilbehör til slik eiendom utskrives skatt bare i denne stat.

Av formue i foretagende for drift av handel, industri eller annen næringsdrift eller fritt yrke utskrives skatt bare i den stat, som etter bestemmelsene i denne avtale tilkommer skatt av inntekten av samme formue.

#### *Artikkel 9*

Den stat, hvor den skattepliktige anses for å höre hjemme (være bosatt) har adgang til ved fastsettelse av skatten å anvende den skattesats, som skulle ha vært brukt, om også inntekt og formue, som etter bestemmelsene i denne avtale i beskatningshenseende er forbeholdt den annen stat, var tatt til beskatning i den förste stat.

#### *Artikkel 10*

Mener en skattepliktig at den fremgangsmåte som beskatningsmyndighetene i de kontraherende stater har anvendt, for ham har medfört dobbeltbeskatning, som er i strid med denne avtale, kan innsigelse mot dette gjøres hos den stat som han tilhörer. Anses innvendingene begrunnet, kan denne stats överste finansmyndighet treffe overenskomst med den annen stats överste finansmyndighet for å få dobbeltbeskatningen opphevet.

I tilfelle hvor vanskelighet eller tvil oppstår ved avtalens tolkning og anvendelse, kan de överste finansmyndighetene i statene treffe særskilte overenskomster.



Som inkomst av rörelse betraktas även inkomst genom delägarskap i företag, dock icke inkomst av aktier eller likartade värdepapper.

#### *Artikel 6*

Inkomst av företag för utövande av sjöfart eller luftfart, vars verkliga ledning har sitt säte i en av staterna, beskattas allenast i denna stat.

#### *Artikel 7*

Beträffande utdelningar förbehåller sig vardera staten rätt att, i den mån dess skattelagstiftning så föreskriver, uttaga och innehålla skatt som enligt dess egen skattelagstiftning avdrages vid källan, dock ej mera än 10 procent av utdelningens bruttobelopp.

Därest i endera staten avdrag sker enligt bestämmelserna i första stycket, skall den andra staten från sin på utdelningen belöpande statliga skatt å inkomst medgiva ett särskilt avdrag i anledning av den i förstnämnda stat vid källan avdragna skatten, vilket avdrag ej må understiga 5 procent av utdelningens bruttobelopp.

#### *Artikel 8*

För förmögenhet, bestående av fast egendom i en av staterna eller tillhör till sådan egendom, utgår skatt allenast i denna stat.

För förmögenhet, bestående av företag för utövande av handel, industri eller annan rörelse eller fritt yrke, utgår skatt allenast i den stat, vilken enligt bestämmelserna i detta avtal skatt å inkomst av samma förmögenhet tillkommer.

#### *Artikel 9*

Den stat, i vilken den skattskyldige anses vara bosatt, är oförhindrad att vid bestämmande av skatten använda den skattesats, som skulle hava tillämpats, om även inkomst och förmögenhet, som enligt föreskrifterna i detta avtal äro i beskattningshänseende förbehållna den andra staten, tagits till beskattning i förstnämnda stat.

#### *Artikel 10*

Förmenar skattskyldig, att av beskattningsmyndigheterna i de avtalslutande staterna vidtagna åtgärder för honom medfört dubbelbeskattning, som strider mot detta avtal, må han häremot göra erinringar hos den stat, som han tillhör. Anses erinringarna grundade, kan denna stats högsta finansmyndighet träffa överenskommelse med den andra statens högsta finansmyndighet för att få dubbelbeskattningen undanröjd.

I fall, då svårighet eller tvivelsmål uppkommer vid avtalets tolkning och tillämpning, kunna de högsta finansmyndigheterna i staterna träffa särskilda överenskommelser.

*Artikkel 11*

Denne avtale får ikke anvendelse på Svalbard og Jan Mayen.

*Artikkel 12*

Denne avtale får første gang anvendelse på de skatter som utskrives i Norge på grunnlag av ligning for skatteåret 1948—49 med unntak av ligning som bygger på regnskapsår utløpet for 1. mars 1947, og i Sverige på grunnlag av ligning i 1948.

*Artikkel 13*

Denne avtale, som er utferdiget i to originaleksemplarer på norsk og svensk språk, skal ratifiseres for Norges vedkommende av Hans Majestet Norges Konge og for Sveriges vedkommende med Riksdagens samtykke av Hans Majestet Sveriges Konge. Ratifikasjonsdokumentene skal snarest mulig utveksles i Stockholm. Avtalen trer i kraft ved utvekslingen av ratifikationsdokumentene og forblir gjeldende så lenge den ikke oppsis av noen av de kontraherende stater. Oppsigelse skal finne sted minst åtte måneder før kalenderårets utgang. Har denne oppsigelsestid vært iaktatt, anvendes avtalen siste gang på de skatter, som utskrives på grunnlag av ligning for det kalenderår, til hvis utgang oppsigelse har funnet sted, eller i tilfelle for de regnskapsår som utløper senest for nevnte tidspunkt.

TIL BEKREFTELSE HERAV har de to staters befullmektigede undertegnet avtalen og forsynt den med segl.

SOM SKJEDDE i Oslo, i 2 eksemplarer, den 21. juni 1947.

(u) Halvard M. LANGE  
(u) Johan BECK-FRIIS

## SLUTTPROTOKOLL

Ved undertegningen av den avtale som idag er sluttet mellom Kongeriket Norge og Kongeriket Sverige for å forebygge dobbeltbeskatning for så vidt angår skatter av inntekt og formue har undertegnede befullmektigede avgitt følgende likelydende erklæringer, som utgjør en integrerende del av avtalen.

1. Angående slike skattepliktige, som ikke tilhører noen av de kontraherende stater, kan de øverste finansmyndigheter i disse stater, under anvendelse av avtalens prinsipper, treffe særskilt overenskomst i hvert enkelt tilfelle for å forebygge dobbeltbeskatning.

*Artikel 11*

Detta avtal skall ej tillämpas å Svalbard och Jan Mayen.

*Artikel 12*

Detta avtal träder första gången i tillämpning beträffande de skatter, som utgå i Sverige på grund av 1948 års taxering och i Norge på grund av taxering för skatteåret 1948—1949 med undantag för taxering avseende räkenskapsår, som gått till ända före den 1 mars 1947.

*Artikel 13*

Detta avtal, som är avfattat i dubbla originalexemplar på svenska och norska språken, skall ratificeras för Sveriges del med riksdagens samtycke av Hans Majestät Konungen av Sverige och för Norges del av Hans Majestät Konungen av Norge. Ratifikationshandlingarna skola snarast möjligt utväxlas i Stockholm. Avtalet träder i kraft med utväxlingen av ratifikationshandlingarna och förbliver gällande, så länge detsamma icke uppsäges av någon av de avtalslutande staterna. Uppsägning skall äga rum minst åtta månader före kalenderårets utgång. Har denna uppsägningstid iakttagits, tillämpas avtalet sista gången å de skatter, som utgå på grund av taxering avseende det kalenderår, vars utgång uppsägningen avsett, eller, i förekommande fall, för de räkenskapsår som senast gå till ända före nämnda tidpunkt.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRÅ hava de båda staternas fullmäktige undertecknat avtalet och försett detsamma med sigill.

SOM SKEDDE i Oslo, i två exemplar, den 21 juni 1947.

[L. S.]

[L. S.]

(u) Johan BECK-FRIIS

(u) Halvard M. LANGE

## SLUTPROTOKOLL

Vid undertecknandet av det denna dag mellan Konungariket Sverige och Konungariket Norge slutna avtalet för undvikande av dubbelbeskattning beträffande skatter å inkomst och förmögenhet hava undertecknade fullmäktige avgivit följande likalydande förklaringar, som utgöra en integrerande del av avtalet.

1. Angående sådana skattskyldiga, som icke tillhöra någon av de avtalslutande staterna, kunna de högsta finansmyndigheterna i dessa stater, med tillämpning av avtalets principer, från fall till fall träffa särskilda överenskomelser till undvikande av dubbelbeskattning.

2. Den i artikkel 2 i avtalen inntatte oppregning av skatter av inntekt og formue er ikke å anse som uttømmende.

Tvilsomme spørsmål om hvilke skatter går inn under avtalen skal avgjøres i minnelighet av begge staters øverste finansmyndigheter, som så ofte det er grunn til det skal utveksle fortegnelser over skatter av inntekt og formue som utskrives i hver stat.

3. Med kommuner forstås i denne avtale kommuner av såvel høyere som lavere orden.

4. Som skatter av inntekt eller formue etter denne avtale anses ikke omsetningskatter, særskilte skatter på gevinst av lotterier og veddemål, arve- og gaveskatter samt heller ikke de »bevillingsavgifter for særskilte förmåner och rättigheter», som utskrives i Sverige.

5. Skulle det oppstå tvil om i hvilken av de to stater den skattepliktige etter regelen i artikkel 3, annet ledd, skal anses for å være bosatt, eller kan den skattepliktige ved anvendelse av denne regel anses bosatt i begge stater, skal spørsmålet om bostedet avgjøres ved særskilt overenskomst mellom de øverste finansmyndigheter i de to stater. Det skal da tas hensyn til i hvilken av statene den skattepliktige kan anses å ha sentrum for sine økonomiske interesser, eller, om heller ikke dette kan avgjøres, til statsborgerskapet.

6. Inntekt eller formue, som uskiftet dødsbo i henhold til denne avtales bestemmelser skattlegges for i den ene stat kan ikke tillike skattlegges i den annen stat hos den som oppbærer utdeling fra dødsboet.

Dersom fond, stiftelse eller annen lignende juridisk person skattlegges i den ene stat for sin inntekt og noen, som oppbærer utdeling fra den juridiske person, skattlegges i den annen stat for utdelingen, kan begge staters øverste finansmyndigheter gjennom særskilt overenskomst bestemme i hvilken utstrekning den juridiske person eller den som oppbærer utdelingen skal fritas for skatteplikten. Tilsvarende skal gjelde med hensyn til formuesbeskatning.

7. Bestemmelsen i artikkel 4 gjelder såvel inntekt, som erverves gjennom umiddelbar nyttiggjøring og bruk av den faste eiendom med tilbehør, som inntekt gjennom utleie, bortforpaktning og enhver annen anvendelse av eiendommen likesom realisasjonsgevinst, som erverves gjennom avhendelse av fast eiendom samt av tilbehør som avhendes i forbindelse med eiendommen.

Som inntekt av fast eiendom anses etter denne avtale inntekt gjennom åvirkning av skog på egen eller annens grunn, samt inntekt som måtte tilkomme åvirkeren gjennom det åvirkede virkes salg innen riket likesom gjennom slik foredling av virket, som foregår innen riket annetsteds enn på fast driftssted.

8. Til fritt yrke etter artikkel 5 regnes særlig vitenskapelig, kunstnerisk, undervisnings- og oppdragsvirksomhet, samt virksomhet som læge, sakfører, arkitekt og ingeniør.

2. Den i artikel 2 av avtalet intagna uppräknigen av skatter å inkomst och förmögenhet är icke att anse såsom uttömmande.

Tvivelaktiga frågor rörande vilka skatter som innefattas under avtalet skola avgöras i samförstånd mellan de båda staternas högsta finansmyndigheter, vilka, så ofta anledning därtill förekommer, skola utbyta förteckningar över i vardera staten utgående skatter å inkomst och förmögenhet.

3. Med kommuner förstås i detta avtal kommuner av såväl högre som lägre ordning.

4. Såsom skatter å inkomst eller förmögenhet enligt detta avtal anses ej omsättningskatter, särskilda skatter å vinst å lotterier och vadhållning, arvs- och gåvoskatter samt ej heller i Sverige utgående »bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter».

5. Skulle tvivelsmål uppstå i vilken av de båda staterna skattskyldig enligt artikel 3 andra stycket skall anses vara bosatt eller kan den skattskyldige med tillämpning av nyssnämnda bestämmelse anses bosatt i båda staterna, skall frågan om bosättningsorten avgöras genom särskild överenskommelse mellan de högsta finansmyndigheterna i de båda staterna. Hänsyn skall därvid tagas till i vilkendera staten den skattskyldige kan anses hava centrum för sina ekonomiska intressen, eller, om ej heller detta kan avgöras, till medborgarskapet.

6. Inkomst eller förmögenhet, för vilken oskift dödsbo jämlikt detta avtal beskattas i den ena staten, må ej tillika beskattas i den andra staten hos den som uppbär utdelning från dödsboet.

Därest fond, stiftelse eller annan liknande juridisk person beskattas i den ena staten för sin inkomst och någon, som uppbär utdelning från den juridiska personen, beskattas i den andra staten för utdelningen, kunna de båda staternas högsta finansmyndigheter genom särskild överenskommelse bestämma i vad mån den juridiska personen eller den som uppbär utdelningen må befrias från skattskyldighet. Motsvarande skall gälla i avseende å förmögenhetsbeskattningen.

7. Bestämmelsen i artikel 4 gäller såväl inkomst, som förvärvas genom omedelbart förvaltande och brukande av den fasta egendomen med tillbehör, som ock inkomst genom uthyrning, utarrendering samt varje annat slags användning av egendomen ävensom realisationsvinst, som förvärvas genom avyttring av fast egendom samt av tillbehör, som avyttras i samband med egendomen.

Såsom inkomst av fast egendom betraktas enligt detta avtal inkomst genom avverkning av skog på egen eller annans mark, så ock inkomst, som må tillkomma avverkaren genom det avverkade virkets försäljning inom riket ävensom genom sådan förädling av virket, som inom riket äger rum annorstädes än å fast driftställe.

8. Till fritt yrke enligt artikel 5 räknas särskilt vetenskaplig, konstnärlig, undervisande och uppfostrande verksamhet samt verksamhet som läkare, advokat, arkitekt och ingenjör.

9. Bestemmelsene i artikkel 5 gjelder såvel inntekt som erverves gjennom umiddelbar drift av virksomhet, som inntekt gjennom virksomhets bortleie til en annen, samt gevinst ved avhendelse av virksomheten eller del av den eller av gjenstander, som anvendes i virksomheten.

10. Fast driftssted i den ene av de kontraherende stater skal ikke anses å foreligge bare av den grunn at en i den annen stat hjemmehørende bedrift opprettholder forretningsforbindelser i den første stat gjennom en fullstendig uavhengig representant eller gjennom en representant (agent), som visstnok stadig virker for bedriftens regning i den første stat, men bare formidler forretninger uten å ha fullmakt til å avslutte forretninger på bedriftens vegne.

11. De øverste finansmyndigheter kan i de tilfelle som er nevnt i artikkel 5, første ledds annet punktum, slutte særskilt avtale for på rimelig måte å bevirke en oppdeling av inntekter av handel, industri og annen næringsdrift eller fritt yrke samt av formue som er nedlagt i slik virksomhet.

De øverste finansmyndigheter kan også, hvor en ligningsmyndighet har funnet grunn til omregning av inntekt eller formue i forholdet mellom moderselskap i den ene stat og datterselskap i den annen stat eller i andre lignende tilfelle, treffe rimelig avgjørelse angående inntektens eller formuens beregning for vedkommende skattepliktige.

12. Med »lignende verdipapirer» i artikkel 5 siste ledd forstås, for så vidt angår lovgivningen i Norge, andelsbevis i norske selskaper med delt eller på annen måte begresnet ansvar, herunder dog ikke vanlige kommanditselskaper, samt for så vidt angår lovgivningen i Sverige, andelsbevis i svenske økonomiske foreninger.

Dersom det på grunn av endring i bestemmelsene i noen av statenes lovgivning om selskaper eller andre sammenslutninger for næringsdrift oppstår spørsmål om forståelsen av uttrykket »liknende verdipapirer», kan de to staters øverste finansmyndigheter treffe særskilt overenskomst angående dette.

13. Royalty som betales for bruken av fast eiendom eller for drift av gruve eller annen forekomst, skattlegges i den av statene der den faste eiendommen, gruve eller forekomsten ligger.

Annen royalty skattlegges etter bestemmelsene i artikkel 3, dog slik at skattleggingen forbeholdes den stat hvorfra royaltyen betales, dersom den som oppbærer royaltyen har slik innflytelse på foretagendets ledelse at det er rimelig å anse det som om han var direkte deltager i virksomheten.

Som royalty anses også periodisk avgift som betales for utnyttelse av patent, mønster eller lignende.

14. For å forebygge mulig tvil om forståelsen av artikkel 6 uttales, at når luftfart blir drevet av konsortium med deltagere fra begge stater, skal, dersom

9. Bestämmelserna i artikel 5 gälla såväl inkomst, som förvärfvas genom omedelbart bedrivande av rörelse, som ock inkomst genom rörelsens upplåtelse åt annan ävensom vinst genom avyttring av rörelsen eller del av den eller av föremål, som användas i rörelsen.

10. Fast driftställe i den ena av de avtalsslutande staterna skall ej anses föreligga allenast på den grund, att ett i den andra staten hemmahörande företag i den förra staten upprätthåller affärsförbindelser genom en fullständigt oberoende representant eller genom en representant (agent), som visserligen är stadigvarande verksam för företagets räkning inom den förra staten men blott förmedlar affärer utan att vara befullmäktigad att avsluta affärer å företagets vägnar.

11. De högsta finansmyndigheterna kunna sluta särskilt avtal för att i de i artikel 5 första stycket andra punkten avsedda fallen på skäligt sätt åstadkomma uppdelning av inkomster av handel, industri och annan rörelse eller fritt yrke samt av förmögenhet nedlagd i sådan verksamhet.

De högsta finansmyndigheterna kunna ock, där beskattningsmyndighet funnit anledning föreligga till omräkning av inkomst eller förmögenhet i förhållandet mellan moderföretag i den ena staten och dotterföretag i den andra staten eller i andra liknande fall, träffa skäligt avgörande rörande inkomstens eller förmögenhetens beräkning för ifrågavarande båda skattskyldiga.

12. Med »likartade värdepapper» i artikel 5 sista stycket förstås, såvitt gällande lagstiftning i Sverige angår, bevis å andelar i svenska ekonomiska föreningar samt, såvitt gällande lagstiftning i Norge angår, bevis å andelar i norska bolag med delad eller eljest begränsad ansvarighet, härunder ej inbegripna vanliga kommanditbolag.

Därest på grund av ändring av bestämmelserna i någondera statens lagstiftning angående bolag eller andra sammanslutningar för företags drivande fråga uppkommer om innebörden av uttrycket »likartade värdepapper», kunna de båda staternas högsta finansmyndigheter träffa särskild överenskommelse härutinnan.

13. Royalty, som utgår för nyttjande av fast egendom eller för bearbetande av gruva eller annan fyndighet, beskattas i den av staterna, där den fasta egendomen, gruvan eller fyndigheten är belägen.

Annan royalty beskattas enligt bestämmelserna i artikel 3; dock att beskattningen förbehålles den stat varifrån royaltyn utgår, därest den, som uppbär royaltyn, har sådant inflytande över företagets ledning att det skäligen bör anses som om han själv varit omedelbart delaktig i rörelsens bedrivande.

Såsom royalty anses jämväl periodiskt utgående avgift för utnyttjande av patent, mönster eller dylikt.

14. Till undvikande av möjligen uppkommande tvivelsmål rörande innebörden av artikel 6 uttalas att, där luftfart utövas av konsortium med delägare

konsortiet ikke er en juridisk person, inntekten av virksomheten skattlegges bare hos deltagerne og slik at hver stat skattlegger bare den del som tilfaller deltager i denne stat.

15. For å forebygge tvil uttales, at den skatt som i Norge utlignes på i utlandet bosatte aksjonærer og som vedkommende selskap er ansvarlig for, etter artikkel 7 er å anse som skatt ved kilden.

16. Studerende, som oppholder seg i en av de kontraherende stater bare i studieøyemed, skattlegges ikke i denne stat for belöp, som de til sitt underhold og sine studier mottar fra sine i den annen stat bosatte og der skattepliktige pårørende.

17. For å forebygge mulig tvil uttales, at bestemmelsene i denne avtale ikke innvirker på retten til å nyte eventuell lenger gående skattefrihet, som i kraft av folkerettens alminnelige regler innrømmes eller for fremtiden måtte komme til å bli innrømmet diplomatiske og konsulære tjenestemenn.

I den utstrekning hvori det på grunn av slik lenger gående skattefritagelse ikke utskrives skatt på inntekt eller formue i ansettelseslandet, forbeholdes skattskrivningen hjemlandet.

18. For å forebygge tvil uttales likeledes, at dersom en person som følge av flytning fra den ene stat til den annen blir skattelagt i begge stater for inntekt av den i artikkel 3 nevnte art, som er opptjent i ett og samme tidsrom, tilkommer beskatningsretten etter denne avtale den stat, hvor vedkommende var bosatt da inntekten ble oppbåret.

19. Hver av statene skal ha anledning til i fornödent omfang å kreve bevis for at dobbeltbeskatning i av talens forstand foreligger.

20. Kupongskatt på utbytte av aksjer i svensk aksjeselskap anses utskrevet på grunnlag av ligning i året etter det år da det ble anledning til å heve utbyttet.

For å forebygge tvil uttales, at avtalen, når det gjelder skatter som erlegges forskuddsvis i Sverige, skal anvendes første gang på de skatter som erlegges i inntektsåret 1948.

21. Gjennom denne avtale skjer det ikke noen endring i den avtale som ble inngått 14. juni 1937 om fordeling i beskatningshenseende av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags inntekter.

SOM SKJEDDE i Oslo, i 2 eksemplarer, den 21. juni 1947.

(u) Halvard M. LANGE

(u) Johan BECK-FRIIS



från de båda staterna, skall, om konsortiet icke är juridisk person, inkomsten av verksamheten beskattas allenast hos delägarna samt i vardera staten endast till den del inkomsten belöper på delägare i den staten.

15. För undvikande av tvivelsmål uttalas, att den skatt å utdelningar, som i Norge uttages av utomlands bosatta aktieägare och för vilken vederbörande aktiebolag är ansvarigt, enligt artikel 7 är att anse såsom skatt vid källan.

16. Studerande, som allenast i studiesyfte uppehålla sig i en av de avtalslutande staterna, underkastas icke beskattning i denna stat för belopp, som de för sitt underhåll och sina studier mottaga från sina i den andra staten bosatta och där redan skattskyldiga anhöriga.

17. Till undvikande av möjligen uppkommande tvivelsmål uttalas, att bestämmelserna i detta avtal icke inverka på rätten att åtnjuta eventuell, längre gående befrielse som i kraft av folkrättens allmänna regler medgivits eller framdeles må komma att medgivias diplomatiska och konsulära befattningshavare.

I den mån på grund av sådan längre gående befrielse påförande av skatt å inkomst eller förmögenhet icke sker i anställningsstaten, förbehålles beskattningen hemlandet.

18. För undvikande av tvistemål uttalas likaledes, att, därest en person på grund av flyttning från den ena staten till den andra beskattas i båda staterna för i artikel 3 avsedd inkomst, som förvärvats under en och samma tidrymd, beskattningsrätten enligt detta avtal tillkommer den stat, där han var bosatt, då inkomsten förvärvades.

19. Vardera staten skall vara oförhindrad att i erforderlig mån kräva bevis för att dubbelbeskattning i avtalets mening föreligger.

20. Kupongskatt för utdelning å aktier i svenskt aktiebolag anses utgå på grund av taxering under året efter det då utdelningen blivit tillgänglig för lyftning.

För undvikande av tvivelsmål uttalas, att avtalet skall beträffande i Sverige preliminärt erlagda skatter tillämpas första gången i fråga om skatter, som erläggas under inkomståret 1948.

21. Genom detta avtal sker icke någon ändring i det den 14 juni 1937 ingångna avtalet angående grunderna för fördelning i beskattningshänseende av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags inkomster.

SOM SKEDDE i Oslo, i två exemplar, den 21 juni 1947.

(u) Johan BECK-FRIIS  
(u) Halvard M. LANGE

## TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1309. CONVENTION<sup>1</sup> BETWEEN THE KINGDOM OF NORWAY AND THE KINGDOM OF SWEDEN FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME AND PROPERTY. SIGNED AT OSLO, ON 21 JUNE 1947

---

The Kingdom of Sweden and the Kingdom of Norway have resolved to conclude a Convention for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and property.

They have for that purpose appointed as their plenipotentiaries :

His Majesty the King of Sweden :

Baron Johan Hugo Beck-Friis, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary;

His Majesty the King of Norway :

Mr. Halvard M. Lange, His Minister for Foreign Affairs;

who, having examined each other's full powers, found in good and due form, have agreed upon the following provisions :

*Article 1*

The present Convention shall be applicable to nationals of the Kingdom of Sweden and the Kingdom of Norway and to Swedish and Norwegian corporate bodies.

*Article 2*

The present Convention shall be applicable to taxes on income or capital whether on account of the State or of the commune.

In particular the following shall be regarded as taxes on income or capital :

1. Under Swedish Law :

- (a) State tax on income and capital;
- (b) Special tax on capital;
- (c) Communal tax on income;
- (d) Coupon tax;

---

<sup>1</sup> Came into force on 22 September 1947, by the exchange of the instruments of ratification at Stockholm, in accordance with article 13.

## TRADUCTION — TRANSLATION

N<sup>o</sup> 1309. CONVENTION<sup>1</sup> ENTRE LE ROYAUME DE NORVÈGE ET LE ROYAUME DE SUÈDE TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU ET LA FORTUNE. SIGNÉE A OSLO, LE 21 JUIN 1947

Le Royaume de Suède et le Royaume de Norvège ont décidé de conclure une Convention tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et la fortune.

A cette fin, ils ont désigné pour leurs plénipotentiaires :

Sa Majesté le Roi de Suède :

Le baron Johan Hugo Beck-Friis, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire;

Sa Majesté le Roi de Norvège :

Monsieur Halvard M. Lange, Ministre des affaires étrangères;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

*Article premier*

La présente Convention s'applique aux ressortissants suédois et norvégiens ainsi qu'aux personnes morales suédoises et norvégiennes.

*Article 2*

La présente Convention vise les impôts sur le revenu ou la fortune, qu'ils soient levés pour le compte de l'État ou pour celui des communes.

Sont notamment considérés comme impôts sur le revenu ou la fortune, les impôts suivants :

1. En ce qui concerne la législation suédoise :

- a) L'impôt d'État sur le revenu et sur la fortune;
- b) L'impôt spécial sur la fortune;
- c) L'impôt communal sur le revenu;
- d) L'impôt sur les coupons;

<sup>1</sup> Entrée en vigueur le 22 septembre 1947, par l'échange des instruments de ratification à Stockholm, conformément à l'article 13.

- (e) Compensation tax; and
- (f) Taxes and charges levied according to the same principles as any of the taxes specified under (a) to (c).

2. Under Norwegian Law :

- (a) State tax on income and capital;
- (b) Extraordinary State tax on capital;
- (c) Communal tax on income and capital, and
- (d) Taxes and charges levied according to the same principles as any of the taxes specified under (a) to (c).

*Article 3*

Unless otherwise provided in the present Convention, income and capital shall be taxable only in the State where the taxpayer is deemed to be domiciled.

For the purposes of the present Convention, every taxpayer shall be deemed to be domiciled in one of the States if he has his actual dwelling and home in that State, or, should he have no such dwelling or home in either State, if he permanently resides there. Every taxpayer shall be deemed to reside permanently in one of the States during the period when he remains at any place in that State in circumstances which warrant the presumption that he does not intend to stay there merely temporarily.

Every taxpayer who has not his actual dwelling and home and who does not reside permanently in either of the States, but who is nevertheless liable to double taxation under the laws of those States, shall, for the purposes of the present Convention, be deemed to be domiciled in the State of which he is a national.

For the purposes of this Convention, a corporate body shall be deemed to be domiciled in the State in which the management or head administration has its seat. This provision shall not, however, affect the legislation of the two States in respect of the place of taxation of the undivided estate of a deceased person.

*Article 4*

Income from immovable property situated in one of the two States shall be taxable only in that State.

*Article 5*

Income from commerce, industry or any other activity or liberal profession derived from a permanent business establishment in one of the States shall be taxable, unless otherwise provided hereinafter, only in that State. Should there be permanent business establishments in both States, each State shall

- e) L'impôt de compensation; ainsi que
  - f) Les impôts et taxes perçus sur les mêmes bases que l'un des impôts visés sous a) et c);
2. En ce qui concerne la législation norvégienne :
- a) L'impôt d'État sur le revenu et la fortune;
  - b) L'impôt d'État extraordinaire sur la fortune;
  - c) L'impôt communal sur le revenu et la fortune, ainsi que
  - d) Les contributions et taxes perçues sur les mêmes bases que l'un des impôts visés sous a) à c).

### Article 3

Sauf dispositions contraires dans la présente Convention, les impôts prélevés sur le revenu et la fortune ne sont perçus que dans l'État où le contribuable est considéré comme ayant son domicile.

Les personnes physiques soumises à l'impôt seront considérées, selon la présente Convention, comme ayant leur domicile dans celui des États où elles auront leur demeure et domicile effectif ou, si elles n'ont de domicile dans aucun des deux États, dans celui où elles ont une résidence fixe. On considère qu'il y a résidence fixe dans l'un des États lorsque le contribuable séjourne dans un lieu situé à l'intérieur de cet État dans des conditions qui permettent de conclure qu'il a l'intention d'y demeurer autrement que temporairement.

Les personnes physiques soumises à l'impôt qui n'ont ni leur demeure et domicile effectif ni leur résidence fixe dans l'un des deux États, mais qui sont néanmoins soumises à une double imposition en vertu de la législation des deux États, seront considérées, à compter de l'application de la présente Convention, comme ayant leur domicile dans celui des deux États dont elles ont la nationalité.

Les personnes morales seront considérées, selon la présente Convention, comme ayant leur domicile dans celui des deux États où se trouve le siège de leur direction ou de leur administration centrale. Toutefois, la présente stipulation ne déroge pas aux dispositions de la législation des deux États relatives au lieu d'imposition des successions indivises.

### Article 4

Les impôts prélevés sur les revenus des biens immobiliers ne seront perçus que dans l'État où se trouve l'immeuble.

### Article 5

Les revenus provenant du commerce, de l'industrie, d'une autre activité lucrative ou d'une profession libérale, lorsqu'ils sont le produit d'un établissement stable situé dans l'un des États, ne sont imposables que dans cet État, sauf dispositions contraires dans la présente Convention. Lorsque le contri-

tax the portion of the income derived from the permanent establishment situated in its territory.

A permanent business establishment shall be regarded as a place at which there are special installations or at which special arrangements have been made for the permanent use of such place for business or professional purposes, such as a place where the undertaking has its management, offices, branches, permanent agencies, factories, workshops or the like, buying or selling premises, warehouses (including permanent commission stocks), mines or other similar natural deposits.

Income from part-ownership of business undertakings shall also be deemed to be income from business, with the exception of income from shares or similar securities.

#### *Article 6*

Income from shipping or air undertakings, the actual seat of management of which is in one of the States, shall be taxable only in that State.

#### *Article 7*

In respect of dividends each State reserves the right, subject to applicable provisions of its revenue laws, to collect and retain the taxes which, under its own revenue laws, are deductible at the source, but not in excess of 10 per cent of the gross amount of such dividends.

Where deduction is made in one State in accordance with the first paragraph of this Article, the other State shall allow, from its national income tax levied on the dividends, a special deduction in respect of the tax deducted at the source in the first State, which deduction shall amount to not less than 5 per cent of the gross amount of the dividends.

#### *Article 8*

Capital consisting of immovable property in either State or appurtenances to such property shall be taxable only in that State.

Capital consisting of undertakings for engaging in commerce or industry or any other activity or liberal profession shall be taxable only in the State which is entitled by the provisions of this Convention to claim taxation on the income from the said capital.

buable a un établissement stable dans les deux États, il sera loisible à chaque État d'imposer la fraction des revenus qui est produite par l'établissement stable situé sur son territoire.

Est considéré comme établissement stable le lieu où des installations spéciales sont utilisées en permanence, ou bien où des dispositions spéciales sont prises en vue de l'exercice d'une activité lucrative ou d'une profession, tel que le siège de la direction, des bureaux, des succursales, des agences permanentes, des usines, ateliers ou autres lieux analogues, des comptoirs d'achat ou de vente, des magasins (y compris les dépôts fixes de marchandises en commission), des mines ou autres gisements analogues d'une entreprise.

Sont également traités comme revenus d'une entreprise, les revenus provenant de participations à une entreprise, à l'exception de ceux provenant d'actions et de titres analogues.

#### *Article 6*

Les impôts prélevés sur les revenus provenant de l'exploitation d'entreprises de navigation maritime ou aérienne ne seront perçus que dans l'État sur le territoire duquel se trouve le siège de la direction effective de l'entreprise.

#### *Article 7*

En ce qui concerne les dividendes, chacun des États se réserve le droit, dans la mesure où sa législation fiscale le prescrit ainsi, de percevoir et de retenir les impôts qui, d'après sa législation fiscale, peuvent être retenus à la source, mais ce prélèvement ne dépassera pas 10 pour cent du montant net desdits dividendes.

Lorsque, en application des dispositions du paragraphe premier du présent article, l'un des deux États opère un tel prélèvement sur des dividendes, l'autre État accordera, au contribuable passible de l'impôt d'État sur le revenu, au titre des dividendes, une déduction spéciale en raison de l'impôt retenu à la source par le premier État; le montant de cette déduction ne sera pas inférieur à 5 pour cent du montant net desdits dividendes.

#### *Article 8*

Lorsque la fortune se compose d'immeubles ou d'accessoires d'immeubles, les impôts sur la fortune ne seront perçus que dans l'État où se trouve l'immeuble.

Lorsque la fortune se compose d'entreprises commerciales, industrielles, ou consacrées à l'exercice d'autres activités lucratives ou de professions libérales, les impôts sur la fortune ne seront perçus que dans l'État à qui est dû, d'après les dispositions de la présente Convention, l'impôt sur les revenus provenant de ladite fortune.

*Article 9*

The State in which the taxpayer is deemed to be domiciled is entitled, when assessing the tax, to apply the scale of taxation that would have been applicable if the income and capital which, under this Convention, are taxable only in the other State, had also been taxable in the former State.

*Article 10*

If a taxpayer considers that the measures taken by the fiscal authorities of the contracting States have resulted in his being subjected to double taxation contrary to the present Convention, he may appeal to the State of which he is a national. If his objection is deemed to be valid, the supreme financial authorities of the State in question may come to an agreement with the supreme financial authorities of the other State with a view to eliminating the double taxation.

*Article 11*

The present Convention shall not apply to Spitsbergen or Jan Mayen.

*Article 12*

The present Convention shall apply first to taxes paid on the basis of the assessments made in 1948 in Sweden and in the financial year 1948/49 in Norway, except for assessments relating to financial years ending before 1 March 1947.

*Article 13*

The present Convention, done in duplicate in Swedish and Norwegian, shall be ratified on the part of Sweden by His Majesty the King of Sweden with the approval of the Riksdag and on the part of Norway by His Majesty the King of Norway. The instruments of ratification shall be exchanged at Stockholm as soon as possible. The Convention shall come into force as from the exchange of the instruments of ratification and shall remain in force until denounced by one of the contracting States. Denunciation shall take place at least eight months prior to the expiry of the calendar year. Where due notice is given, the Convention shall apply for the last time to taxes levied on the basis of assessments in respect of the calendar year to the end of which the denunciation refers, or, if the case arises, for the financial years ending not later than the aforementioned date.



*Article 9*

L'État où le contribuable est considéré comme ayant son domicile est libre d'appliquer au contribuable le taux d'imposition qu'il aurait appliqué si les revenus et la fortune qui, d'après les dispositions de la présente Convention sont imposés dans l'autre État, étaient imposables sur son propre territoire.

*Article 10*

Lorsqu'un contribuable estime que les mesures prises par les autorités fiscales des États contractants entraînent pour lui une double imposition, contraire à la présente Convention, il peut adresser une réclamation à l'État dont il est ressortissant. Si le bien-fondé de cette réclamation est reconnu, l'autorité fiscale suprême de cet État peut s'entendre avec l'autorité fiscale suprême de l'autre État pour éviter la double imposition.

En cas de difficultés ou de doutes en ce qui concerne l'interprétation et l'application de la présente Convention, les autorités fiscales suprêmes des deux États pourront prendre des arrangements spéciaux.

*Article 11*

La présente Convention ne s'appliquera pas au Svalbard ni à l'île Jan Mayen.

*Article 12*

La présente Convention sera appliquée pour la première fois aux impôts perçus en Suède en raison des impositions pour l'année 1948 et aux impôts perçus en Norvège en raison des impositions pour l'année fiscale 1948-1949, à l'exclusion des impôts afférents aux impositions pour l'année fiscale qui se termine au 1<sup>er</sup> mars 1947.

*Article 13*

La présente Convention, faite en double exemplaire en langues suédoise et norvégienne, sera ratifiée, en ce qui concerne la Suède, par Sa Majesté le Roi de Suède avec l'assentiment du *Riksdag* et, en ce qui concerne la Norvège, par Sa Majesté le Roi de Norvège. Les ratifications seront échangées le plus tôt possible à Stockholm. La présente Convention entrera en vigueur au moment de l'échange des instruments de ratification et elle restera en vigueur tant qu'elle n'aura pas été dénoncée par l'un des États contractants. La dénonciation devra avoir lieu huit mois au moins avant l'expiration de l'année civile. Si la Convention est dénoncée dans les délais requis, elle s'appliquera pour la dernière fois aux impôts perçus en raison des impositions pour l'année civile à l'expiration de laquelle la dénonciation prend effet, ou, le cas échéant, pour la dernière année fiscale qui expire avant ce terme.

IN FAITH WHEREOF the Plenipotentiaries of the two States have signed the Convention and have thereto affixed their seals.

DONE at Oslo, in duplicate, 21 June 1947.

[L. S.]

(Signed) Johan BECK-FRIIS

[L. S.]

(Signed) Halvard M. LANGE

### FINAL PROTOCOL

On signing the Convention concluded this day between the Kingdom of Sweden and the Kingdom of Norway for the prevention of double taxation in the matter of direct taxes, the undersigned Plenipotentiaries have jointly made the following declarations, which shall constitute an integral part of the Convention.

1. With regard to taxpayers not belonging to either of the contracting States, the supreme financial authorities of those States may come to special agreements in each case, in accordance with the principles of this Convention, with a view to preventing double taxation.

2. The list of taxes on income and capital included in Article 2 of the Convention is not intended to be exhaustive.

Any doubtful points as to what taxes are included in the Convention shall be settled by agreement between the supreme financial authorities of the two States, who shall, whenever necessary, communicate to each other lists of the taxes levied on income and capital in each State.

3. By "communes" shall be understood in this Convention communes of both the higher and the lower categories.

4. For the purposes of this Convention taxes on income and capital shall not include turnover taxes, special taxes on winnings from lotteries and betting, succession dues and taxes on gifts, or, as regards Sweden, "taxes in respect of special privileges and rights".

5. If any doubt arises as to the State in which the taxpayer shall be deemed to be domiciled under Article 3, second paragraph, or if the taxpayer can be deemed under that Article to be domiciled in both States, the question of domicile shall be settled by a special agreement between the supreme financial authorities of the two States. In this respect they shall take into consideration in which State the taxpayer's economic interests may be considered to be centred, or, if this also cannot be decided, his nationality.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires des deux États ont signé cette Convention et l'ont munie de leurs sceaux.

FAIT à Oslo en deux exemplaires, le 21 juin 1947.

[SCEAU]  
[SCEAU]

(Signé) Johan BECK-RRIIS  
(Signé) Halvard M. LANGE

### PROTOCOLE FINAL

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue ce jour entre le Royaume de Suède et le Royaume de Norvège en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et la fortune, les Plénipotentiaires soussignés ont fait la déclaration concordante suivante qui forme partie intégrante de la Convention même :

1. En ce qui concerne les contribuables qui ne sont ressortissants d'aucun des États contractants, les autorités fiscales suprêmes des deux États pourront conclure dans chaque cas, conformément aux principes de la présente Convention, des arrangements spéciaux pour éviter les doubles impositions.

2. L'énumération des impôts sur le revenu et la fortune, contenue à l'article 2 de la présente Convention, ne doit pas être considérée comme limitative.

En cas de doute sur les impôts qui sont visés par la présente Convention, la question sera tranchée de concert par les autorités fiscales suprêmes des deux États, lesquelles se communiqueront, chaque fois qu'il y a lieu, la liste des impôts sur le revenu et la fortune perçus par chacun des États.

3. Dans la présente Convention, le terme « commune » s'entend de toutes les communes de municipalités.

4. Ne sont pas considérés comme impôts sur le revenu et la fortune au sens de la présente Convention, les impôts sur le chiffre d'affaires, l'impôt spécial sur le produit des loteries ou des paris, l'impôt sur les successions et les donations, ni l'impôt suédois dit « Taxe sur les licences et privilèges spéciaux » (*bevillningsavgifter för särskilda förmaner och rättigheter*).

5. En cas de doute sur le point de savoir dans lequel des deux États le contribuable devra être considéré comme ayant son domicile, au sens du paragraphe 2 de l'article 3, ou lorsque le contribuable peut être considéré, en application des dispositions susmentionnées, comme ayant son domicile dans l'un et l'autre État, la question du domicile sera tranchée par un arrangement spécial entre les autorités fiscales suprêmes des deux États. On considère à cet égard quel est celui des deux États dans lequel se trouvent centralisés les intérêts économiques du contribuable ou, s'il est impossible de déterminer ce point, on s'en tiendra à la nationalité de l'intéressé.

6. In respect of income or capital for which the undivided estate of a deceased person is taxed in one State, participants in the estate in the other State may not be taxed.

Where the income of a fund, institution or other similar corporate body is taxed in one State and the recipient of a dividend from such corporate body is taxed on such dividend in the other State, the supreme financial authorities of both States may by special arrangement determine to what extent the corporate body or the recipient of the dividend may be relieved from the liability to pay the tax. The same shall apply to taxation on capital.

7. The provisions of Article 4 shall apply to income derived both from the direct administration and use of immovable property with appurtenances, and to the income from letting, or leasing or any other form of using such property, together with profit derived from alienations of immovable property which do not take place in the regular course of business, and appurtenances sold in connexion with the property.

Income from immovable property shall be deemed for the purposes of this Convention to include income from timber-felling on the person's own property or on the property of others and income which he may obtain from the sale of felled timber within the country, and also from the working up of the timber in the country at places other than the permanent business establishment.

8. " Liberal profession " within the meaning of Article 5 shall include in particular scientific, artistic, pedagogic or educational work and the work of physicians, lawyers, architects and engineers.

9. The provisions of Article 5 shall also apply to income derived from the direct exercise of business and to income from the transfer of the business to others and profit on alienations of the business or parts thereof or of objects used in the business.

10. A permanent business establishment in one of the contracting States shall not be deemed to be permanent solely on the ground that an undertaking domiciled in the other State maintains business connexions in the former State through an entirely independent representative or a representative (agent) who, while permanently working for account of the undertaking in the former State, merely negotiates business as an intermediary, without being authorized to conclude transactions on behalf of the undertaking.

11. The supreme financial authorities of the two contracting States may conclude a special agreement with a view to the equitable allocation of income from commerce, industry and other business or liberal profession and of capital invested in such activity.

6. Dans le cas de revenus ou d'une fortune afférents à une succession indivise qui est imposée dans l'un des deux États en vertu de la présente Convention, le bénéficiaire des dividendes de ladite succession ne peut être imposé également dans l'autre État.

Lorsque les revenus d'une institution, d'une fondation ou d'une autre personne morale analogue sont imposés dans l'un des deux États et que les bénéficiaires des dividendes de ladite personne morale sont imposés dans l'autre État en raison de ces dividendes, les autorités fiscales suprêmes des deux États pourront fixer, par un arrangement spécial, dans quelle mesure la personne morale ou le bénéficiaire des dividendes pourront être exemptés de l'imposition. Il en sera de même en ce qui concerne l'impôt sur la fortune.

7. Les dispositions de l'article 4 s'appliquent aussi bien aux revenus provenant de la gestion et de la jouissance directes d'immeubles avec leurs accessoires qu'à ceux provenant de baux à loyer, de baux à ferme ou de toute autre forme d'emploi d'un immeuble, ainsi qu'aux bénéfices provenant de l'aliénation d'immeubles ou d'accessoires d'immeubles aliénés avec l'immeuble.

Sont considérés comme revenus provenant d'immeubles, au sens de la présente Convention, les revenus provenant de l'exploitation de forêts sur le domaine de l'exploitant ou sur celui de tiers, ainsi que les revenus que l'exploitant peut retirer de la vente, à l'intérieur du pays, du bois des forêts exploitées ou de la mise en œuvre du bois effectuée à l'intérieur du pays, en d'autres endroits que celui de l'établissement stable.

8. Sont considérées comme professions libérales, au sens de l'article 5, notamment l'activité scientifique, artistique, enseignante ou pédagogique, ainsi que celle des médecins, avocats, architectes et ingénieurs.

9. Les dispositions de l'article 5 s'appliquent aussi bien aux revenus résultant de l'exploitation directe d'une entreprise qu'à ceux provenant de la cession d'une entreprise à un tiers ainsi qu'aux bénéfices provenant de la vente de tout ou partie de l'entreprise ou d'objets employés par l'entreprise.

10. Le fait qu'une entreprise de l'un des États ait des relations d'affaires dans l'autre État par l'intermédiaire d'un représentant entièrement autonome ou par l'intermédiaire d'un représentant (agent) qui, tout en agissant en permanence pour le compte de l'entreprise à l'intérieur de l'autre État, n'a qu'un rôle d'intermédiaire et n'a pas les pouvoirs nécessaires pour conclure une affaire au nom de l'entreprise, ne permet pas à lui seul de considérer cette entreprise comme ayant un établissement stable dans l'autre État.

11. Les autorités fiscales suprêmes pourront conclure un accord spécial en ce qui concerne le cas visé dans la deuxième phrase du paragraphe premier de l'article 5, en vue de procéder à une répartition raisonnable des revenus provenant du commerce, de l'industrie, d'une autre activité lucrative ou d'une profession libérale, ainsi que de la fortune engagée dans de telles entreprises.

Where the revenue authority finds reason to recalculate income or capital in the relations between a parent concern in one State and a subsidiary concern in the other State or in other similar cases, the supreme financial authorities may make an equitable arrangement for the assessment of income or capital for the two taxpayers in question.

12. "Similar securities" in Article 5, last paragraph, shall be understood, as regards current Swedish law, to mean shares in Swedish economic associations, and, as regards current Norwegian law, shares in Norwegian companies with shared or otherwise limited liability, but not in ordinary *kommandit* companies.

If doubts arise as to the meaning of the expression "similar securities" on account of changes in the legal provisions in either State in respect of companies or other associations for carrying on business, the supreme financial authorities of the two States may conclude a special agreement on the subject.

13. Royalty paid for the use of immovable property or for exploiting mines or other mineral deposits shall be taxable in the State where the immovable property, mine or deposit is situated.

Other royalty shall be taxed in accordance with the provisions of Article 3, except that where a recipient of royalties has such influence over the conduct of the undertaking that he may fairly be regarded as directly participating in the carrying on of the business, the right of taxation shall be reserved to the State from which the royalties come.

Charges payable periodically for the use of patents, models or the like shall be deemed to be royalty.

14. In order to remove any doubt as to the meaning of Article 6, it is hereby declared that where an air navigation concern, not being a corporate body, has part-owners in both States, tax on the income from the business shall be levied only on the part-owners, each State taxing only the part of the income received by the part-owners in that State.

15. In order to remove any doubt, it is hereby declared that the dividend tax which is levied in Norway on shareholders domiciled abroad and to which the company concerned is liable shall be regarded as tax deducted at the source within the meaning of Article 7.

16. Students who reside in one of the contracting States solely for purposes of study shall be exempt from taxation by that State in respect of any allowances

Lorsqu'une autorité fiscale estime qu'il y a lieu de procéder à la ventilation des revenus ou de la fortune entre l'entreprise mère établie dans l'un des États et sa filiale établie dans l'autre État, ou dans des cas analogues, les autorités fiscales suprêmes pourront également prendre des arrangements appropriés en ce qui concerne l'évaluation des revenus ou de la fortune des deux entreprises assujetties à l'impôt.

12. Le terme « titres analogues », qui figure au dernier paragraphe de l'article 5, comprend, en ce qui concerne la législation en vigueur en Suède, les participations à une association économique suédoise et, en ce qui concerne la législation en vigueur en Norvège, les participations à une société norvégienne à responsabilité partielle ou limitée d'une autre manière, à l'exclusion des sociétés en commandite simple.

Lorsque, par suite d'une modification des dispositions législatives en vigueur dans l'un des deux États en ce qui concerne les sociétés ou autres associations à fins lucratives, la question de l'interprétation du terme « titres analogues » vient à se poser, les autorités fiscales suprêmes des deux États pourront prendre des arrangements spéciaux à ce sujet.

13. Les redevances provenant de la jouissance d'immeubles, ou de l'exploitation de mines ou autres gisements, sont imposables dans celui des deux États où sont situés lesdits immeubles, mines ou autres gisements.

Toutes autres redevances sont imposables conformément aux dispositions de l'article 3. Toutefois, l'État d'origine de la redevance conserve le droit de percevoir l'impôt dans tous les cas où le bénéficiaire de la redevance a une telle influence sur la direction de l'entreprise qu'on peut raisonnablement estimer qu'il prend une part directe à la marche de l'entreprise.

Sont également considérées comme redevances les droits perçus à époques fixes pour l'exploitation d'un brevet ou d'une marque commerciale, et autres droits analogues.

14. Afin de dissiper les doutes qui pourraient naître au sujet de la portée de l'article 6, il est précisé que, lorsqu'une entreprise de navigation aérienne est exploitée par un consortium ayant des actionnaires dans l'un et l'autre État, les revenus provenant de son exploitation ne seront imposables, si ce consortium n'est pas une personne morale, que chez les actionnaires, et chacun des deux États ne pourra imposer que la fraction des revenus due aux actionnaires qui se trouvent sur son territoire.

15. Pour écarter tout doute, il est précisé que l'impôt sur les dividendes auquel la loi norvégienne soumet les actionnaires ayant leur domicile à l'étranger et dont répond la société anonyme intéressée, doit être considéré comme un impôt retenu à la source au sens de l'article 7.

16. Les étudiants qui séjournent dans l'un des États contractants, exclusivement pour y faire leurs études, ne seront soumis à aucune imposition de la

for their maintenance and studies which they receive from their relatives domiciled and taxable in the other State.

17. In order to remove any doubt, it is hereby declared that the provisions of this Convention shall not affect the right to benefit by any more extensive exemptions which have been conferred, or which may hereafter be conferred, on diplomatic and consular officials in virtue of the general rules of international law.

Where, owing to such more extensive exemptions, there is no liability to taxation on income or capital in the State to which these officials are sent, the right of taxation shall be reserved to the State appointing them.

18. For the removal of doubt it is likewise hereby declared that where a person by reason of removing from one State to the other is taxed in both States on income referred to in Article 3 acquired at one and the same time, the right of taxation in accordance with the present Convention shall belong to the State in which he was domiciled when the income was acquired.

19. Each State shall be entitled to demand adequate proof that double taxation is taking place within the meaning of the present Convention.

20. Coupon tax on dividends on shares in a Swedish joint stock company shall be deemed to be paid on the basis of the assessments for the year after that in which the dividends became payable.

For the removal of doubt it is hereby declared that, in respect of taxes paid in advance in Sweden, the present Convention shall apply first to taxes paid in the income year 1948.

21. The present Convention shall not bring about any change in the Agreement of 14 June 1937<sup>1</sup> concerning the basis for the division of the revenues of the Luossavaara-Kiirunavaara Joint Stock Company for the purposes of taxation.

DONE at Oslo, in duplicate, 21 June 1947.

(Signed) Johan BECK-FRIIS

(Signed) Halvard M. LANGE

---

<sup>1</sup> League of Nations, *Treaty Series*, Vol. CLXXIX, p. 245.



part de cet État pour les subsides qu'ils reçoivent pour leur entretien et leurs études, des membres de leur famille domiciliés dans l'autre État et qui y sont assujettis à l'impôt.

17. Afin de dissiper les doutes qui pourraient naître, il est précisé que les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte au droit de bénéficier éventuellement d'exemptions plus larges déjà reconnues aux agents diplomatiques et consulaires en vertu des règles générales du droit des gens ou des règles qui seraient ultérieurement établies.

Dans la mesure où, sur la base d'exemptions plus larges, les agents ne seraient pas soumis à l'impôt sur le revenu ou sur la fortune dans l'État auprès duquel ils sont accrédités, l'État d'origine se réserve le droit de les imposer.

18. Pour écarter tout doute, il est précisé également que, lorsqu'une personne qui a transféré son domicile de l'un à l'autre des deux États est imposée dans les deux États pour les revenus visés à l'article 3, qui ont été acquis pendant une même période, lesdits revenus sont imposables, en vertu de la présente Convention, dans l'État où cette personne avait son domicile au moment de leur acquisition.

19. Chacun des États contractants sera libre de demander, autant qu'il sera nécessaire, qu'on lui fournisse la preuve qu'il existe une double imposition au sens de la présente Convention.

20. L'impôt sur les coupons prélevé sur les dividendes afférents à des actions de sociétés anonymes suédoises est considéré comme étant perçu en raison des impositions pour l'année qui suit celle de la distribution des dividendes.

Pour écarter tout doute, il est précisé que la présente Convention sera appliquée pour la première fois, en ce qui concerne les impôts versés à titre provisoire en Suède, aux impôts afférents aux revenus pour l'année 1948.

21. La présente Convention ne modifie en rien les dispositions de la Convention du 14 juin 1937<sup>1</sup> relative aux principes de la répartition, du point de vue fiscal, des revenus de la Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag.

FAIT à Oslo, en double exemplaire, le 21 juin 1947.

(Signé) Johan BECK-FRIIS

(Signé) Halvard M. LANGE

---

<sup>1</sup> Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CLXXIX, p. 245.



No. 1310

---

**SWEDEN**  
**and**  
**BRAZIL**

**Air Transport Agreement (with annex and protocol).  
Signed at Rio de Janeiro, on 14 November 1947**

*Official texts of the Agreement: Swedish, Portuguese and French.*

*Official text of the Protocol: French.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 18 July 1951.*

---

**SUÈDE**  
**et**  
**BRÉSIL**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et proto-  
cole). Signé à Rio-de-Janeiro, le 14 novembre 1947**

*Textes officiels de l'Accord: suédois, portugais et français.*

*Texte officiel du Protocole: français.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 18 juillet 1951.*

SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS

No. 1310. LUFTFARTSÖVERENSKOMMELSE MELLAN  
BRASILIENS FÖRENTA STATER OCH SVERIGE

Brasiliens Förenta Staters regering och Sveriges regering hava, i betraktande av :

att möjligheterna att utnyttja den civila luftfarten såsom transportmedel avsevärt ökats,

att detta transportmedel tack vare särskilda egenskaper, som möjliggöra upprättandet av snabba förbindelser, underlättar ett närmande mellan nationerna,

att det är önskvärt att på ett tillförlitligt och ändamålsenligt sätt ordna regelbundna internationella flygförbindelser och att i största möjliga utsträckning befordra utvecklingen av det internationella samarbetet på detta område, utan åsidosättande av nationella och regionala intressen,

att det är deras strävan att få till stånd avslutandet av en allmän multilateral konvention, som skall vara bindande för alla nationer i vad avser internationell lufttrafik,

att i avvaktan på att en dylik allmän multilateral konvention, till vilken båda regeringarna anslutit sig, kommit till stånd, det är nödvändigt att ingå en överenskommelse, som säkerställer regelbundna luftfartsförbindelser mellan de båda länderna på de villkor, som fastslagits i konventionen angående internationell civil luftfart, avslutad i Chicago den 7 december 1944,

för detta ändamål utsett befullmäktigade ombud, vilka, sedan de utväxlat sina fullmakter, som befunnits vara utfärdade i vederbörlig ordning, överenskommit om följande bestämmelser :

*Artikel I*

De avtalsslutande parterna bevilja varandra i denna överenskommelse och därtill hörande bilaga angivna rättigheter för att möjliggöra upprättandet av i dessas text omförmälda regelbundna luftfartslinjer, här nedan kallade « överenskomna luftfartslinjer ».

*Artikel II*

1. Var och en av de överenskomna luftfartslinjerna må kunna öppnas genast eller vid en senare tidpunkt efter gottfinnande av den avtalsslutande part, åt vilken rättigheterna beviljats, dock icke förrän :

- a) den avtalsslutande part, åt vilken rättigheterna beviljats, utsett ett eller flera av sitt lands lufttrafikföretag att trafikera den eller de angivna luftfartslinjerna;

PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS

No. 1310. ACÓRDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E A SUÉCIA

---

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil e o Govêrno da Suécia, considerando :

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

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

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

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

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

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

*Artigo I*

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

*Artigo II*

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

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

b) den avtalsslutande part, som beviljar rättigheterna, lämnat ifrågavarande ett eller flera lufttrafikföretag tillstånd att öppna de överenskomna luftfartslinjerna, vilket skall ske utan dröjsmål, under hänsynstagande likväl till denna artikels moment 2 och till artikel IV.

2. De utsedda lufttrafikföretagen må kunna åläggas att inför luftfartsmyndigheterna i den avtalsslutande stat, som beviljat rättigheterna, styrka sig vara i stånd att uppfylla de villkor, som föreskrivas i de lagar och bestämmelser, vilka normalt tillämpas ifråga om driften av civila lufttrafikföretag.

### *Artikel III*

I syfte att undvika varje diskriminerande åtgärd och för att säkerställa behandling på lika villkor gäller :

1. Att de avgifter för begagnandet av flygplatser och andra anläggningar, som envar av de avtalsslutande parterna må upptaga eller låta upptaga av lufttrafikföretag, utsett eller utsedda av den andra avtalsslutande parten, icke skola vara högre än de, som landets inhemska luftfartyg i liknande internationell trafik erläggas för begagnandet av sådana flygplatser och andra anläggningar.

2. Flytande drivmedel, smörjolja och reservdelar, som införts till den ena avtalsslutande partens territorium, eller som i detta territorium tagits ombord på luftfartyg tillhörande den andra parten, av ett lufttrafikföretag, utsett av den sistnämnda parten, eller för dylikt företags räkning och avsedda uteslutande att användas för detta företags luftfartyg, skola, i vad avser tullavgifter, undersökningskostnader och andra inhemska pålagor och avgifter, som uttagas av förstnämnda part, åtnjuta en behandling, som är lika förmånlig som den, vilken medges inhemska lufttrafikföretag eller lufttrafikföretag tillhörande mest gynnad nation.

3. Varje luftfartyg, som av den ena avtalsslutande parten användes på de överenskomna luftfartslinjerna, ävensom förråd av drivmedel, smörjolja, reservdelar, sedvanlig utrustning och förnödenheter ombord å luftfartyget, skall inom den andra avtalsslutande partens territorium vara befriat från tullavgifter, undersökningskostnader eller andra liknande pålagor och avgifter, även när sådana förråd nyttjas eller förbrukas av luftfartyget vid flygning över nämnda territorium.

### *Artikel IV*

Envar av de avtalsslutande parterna förbehåller sig rätt att vägra trafikstillstånd eller att återkalla ett dylikt tillstånd för ett lufttrafikföretag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten, när det icke kunnat tillfredsställande styrkas, att en väsentlig del av äganderätten till och den effektiva kontrollen över ifrågavarande lufttrafikföretag innehavas av medborgare tillhörande sistnämnda

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

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

### *Artigo III*

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

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

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

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

### *Artigo IV*

As Parte Contratantes reservam-se a faculdade de negar uma licença de funcionamento a uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante ou de revogar tal licença quando não julgarem suficientemente caracterizado que uma parte substancial da propriedade e o controle efetivo da referida empresa estejam em mãos de nacionais da outra Parte Contratante ou em caso de inobser-

part, eller när lufttrafikföretaget underlåter att ställa sig till efterrättelse de lagar och bestämmelser, som beröras i artikel 13 av konventionen angående internationell civil luftfart, eller när det icke uppfyller de skyldigheter, som åvila detsamma jämlikt denna överenskommelse och dess bilaga, eller när de i trafiken insatta luftfartygen icke äro bemannade med personal, som är den andra avtalsslutande partens medborgare, såvida icke fråga är om utbildning av den flygande personalen.

#### *Artikel V*

Därest endera av de avtalsslutande parterna önskar ändra någon av bestämmelserna i bilagan till denna överenskommelse eller önskar begagna sig av det i artikel IV angivna förbehållet kan den begära att en överläggning skall äga rum mellan de båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter och skall i dylikt fall överläggningen påbörjas inom en tidrymd av sextio (60) dagar räknat från den dag, då framställningen göres.

Varje ändring av bilagan, varom dessa myndigheter träffa överenskommelse, skall träda i kraft, sedan den bekräftats genom utväxling av noter på diplomatisk väg.

#### *Artikel VI*

Varje tvist mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av förevarande överenskommelse eller dess bilaga, som icke hänför sig till bestämmelserna i kapitel XVIII i ovan nämnda konvention angående internationell civil luftfart, och som icke kan biläggas genom direkta överläggningar, skall hänskjutas till skiljedom verkställd av domstol eller av person eller organ, varom överenskommelse träffats.

#### *Artikel VII*

Envar av de avtalsslutande parterna må vid vilken tidpunkt som helst meddela den andra avtalsslutande parten, att den önskar uppsäga denna överenskommelse. Dylikt meddelande skall samtidigt delgivas den Internationella Civila Luftfartsorganisationen. Uppsägningen träder i kraft sex (6) månader efter den dag, då den andra avtalsslutande parten mottagit meddelandet därom, med mindre detta meddelande icke före utgången av nämnda tidsfrist återkallas genom ömsesidig överenskommelse. Därest den avtalsslutande part, som har mottagit dylik uppsägning, underlåter att erkänna mottagandet därav, skall uppsägningen anses hava mottagits fjorton (14) dagar efter det att meddelandet mottagits av den Internationella Civila Luftfartsorganisationen.

#### *Artikel VIII*

Så snart som en av de båda avtalsslutande parterna biträdd multilateral konvention träder i kraft, skola sådana ändringar vidtagas i denna överenskommelse och dess bilaga, att överensstämmelse uppnås med bestämmelserna i den multilaterala konventionen.



vância, por essa empresa aérea, das leis e regulamentos referidos no artigo 13 da citada Convenção sobre Aviação Civil Internacional, ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos em conformidade com este Acôrdo e seu Anexo, ou ainda quando as aeronaves postas em tráfego não sejam tripuladas por naturais da outra Parte Contratante, exceptuados os casos de adestramento de pessoal navegante.

#### *Artigo V*

Caso qualquer das Partes Contratantes deseje modificar os termos do Anexo ao presente Acôrdo ou usar da faculdade prevista no artigo IV supra poderá promover consulta entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes, devendo tal consulta ser iniciada dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data da notificação respectiva.

Quando as referidas autoridades concordarem em modificar o Anexo, tais modificações entrarão em vigor depois de confirmados por troca de notas por via diplomática.

#### *Artigo VI*

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

#### *Artigo VII*

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

#### *Artigo VIII*

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

*Artikel IX*

Denna överenskommelse ersätter samtliga privilegier, koncessioner eller bemyndiganden, som, oberoende av anledningen därtill, av endera avtalsslutande parten tidigare lämnats till förmån för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag.

*Artikel X*

Denna överenskommelse och alla avtal i samband med densamma skola inregistreras hos den Internationella Civila Luftfartsorganisationen.

*Artikel XI*

Vid tillämpningen av detta avtal och dess bilaga gäller :

- a) uttrycket « luftfartsmyndigheter » skall för Brasiliens Förenta Staters del avse Luftfartsministern och för Sveriges del Kungliga Luftfartsstyrelsen, eller, i båda fallen, varje person eller organ, som må bemyndigas övertaga de funktioner, som för närvarande utövas av dem;
- b) uttrycket « utsedda lufttrafikföretag » skall avse varje lufttrafikföretag, som en av de avtalsslutande parterna utsett att trafikera de överenskomna luftfartslinjerna och varom underrättelse lämnats till den andra avtalsslutande partens behöriga luftfartsmyndigheter jämlikt bestämmelserna i artikel II i denna överenskommelse;
- c) uttrycket « reguljär internationell luftfartslinje » skall avse varje internationell linje, som bedrivs med reguljär frekvens av ett utsett lufttrafikföretag i enlighet med tidtabeller och färdvägar, som i förväg godkänts av respektive regeringar.

*Artikel XII*

Denna överenskommelse skall godkännas respektive ratificeras, allt efter bestämmelserna i vardera avtalsslutande partens författning och skall träda i kraft samma dag, som noter i saken utväxlas på diplomatisk väg, vilket skall ske snarast möjligt.

De avtalsslutande parterna skola bemöda sig, så långt deras administrativa möjligheter det medgiva, att sätta i kraft förevarande överenskommelses bestämmelser trettio (30) dagar efter datum för dess undertecknande.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV hava undertecknade befullmäktigade avslutat denna överenskommelse och försett densamma med sina sigill.

SOM SKEDDE i Rio de Janeiro den 14 november 1947, i två exemplar, på svenska, portugisiska och franska språken, varvid den franska texten skall äga vitsord vid tvivelsmål angående tolkningen av de svenska och portugisiska texterna.

[SIGILL]

Raul FERNANDES  
Armando TROMPOWSKY

[SIGILL]

R. KUMLIN

*Artigo IX*

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

*Artigo X*

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

*Artigo XI*

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

- a) A expressão « autoridades aeronáuticas » significará, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e, no caso da Suécia, a Real Direção de Aviação Civil ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizado a exercer as funções pelos mesmos exercidas;
- b) A expressão « emprêsa aérea designada » significará qualquer emprêsa que uma das Partes Contratantes tiver escolhido para explorar os serviços convencionados e a cujo respeito tiver sido feita uma comunicação por escrito, às autoridades aeronáuticas competentes da outra Parte Contratante segundo o disposto no artigo II do presente Acôrdo;
- c) A expressão « serviço aéreo internacional regular » significará serviço internacional executado com frequência uniforme, por emprêsas aéreas designadas, segundo horários e rotas preestabelecidos e aprovados pelos Governos interessados.

*Artigo XII*

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

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

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

FEITO no Rio de Janeiro, no dia 14 de novembro de 1947, em dois exemplares, em línguas portuguesa, suéca e francesa, fazendo fé, em caso de dúvida, o texto em francês sôbre a interpretação dos textos português e suéco.

[SELO]

Raul FERNANDES  
Armando TROMPOWSKY

[SELO]

R. KUMLIN

## B I L A G A

## I

Brasiliens Förenta Staters regering medgiver Sveriges regering rätt att medelst ett eller flera av sistnämnda regering utsedda lufttrafikföretag bedriva luftfart å de i närslutna förteckning I angivna sträckorna.

## II

Sveriges regering medgiver Brasiliens Förenta Staters Regering rätt att medelst ett eller flera av sistnämnda regering utsedda lufttrafikföretag bedriva luftfart å de i närslutna förteckning II angivna sträckorna.

## III

Det eller de lufttrafikföretag, som av envar av de avtalsslutande parterna utsetts på de villkor, som fastställts i överenskommelsen och denna bilaga, skola inom den andra avtalsslutande partens territorium, på envar av de sträckor, som upptagits i bifogade förteckningar, äga rätt att utan mellanlandning överflyga detta territorium och att landa för andra än trafikändamål på de flygplatser som äro öppna för internationell trafik, ävensom rätt att i internationell trafik taga ombord och avlämna passagerare, post och gods på de platser som angivas i nämnda förteckningar i enlighet med bestämmelserna i paragraf IV.

## IV

a) Den trafikkapacitet, som ställes till förfogande av de båda avtalsslutande parternas lufttrafikföretag, skall nära ansluta sig till trafikbehovet.

b) En rättvis och lika behandling skall tillförsäkras de lufttrafikföretag, som utsetts av de båda avtalsslutande parterna, så att de komma i åtnjutande av lika möjligheter att trafikera de överenskomna linjerna.

c) De av de båda avtalsslutande parterna utsedda lufttrafikföretagen skola vid bedrivandet av trafik på gemensamma sträckor taga hänsyn till varandras intressen, så att icke något intrång sker på respektive linjer.

d) Det huvudsakliga ändamålet med de överenskomna luftfartslinjerna skall vara att erbjuda en kapacitet, som motsvarar trafikbehovet mellan det land där lufttrafikföretaget har sitt säte och destinationsländerna.

e) De utsedda lufttrafikföretagens rätt att på angivna platser och sträckor inom den andra avtalsslutande partens territorium taga ombord och avsätta internationell trafik till eller från ett tredje land, skall utövas i överensstämmelse med de av de båda avtalsslutande parterna erkända allmänna grundsatserna för en ändamålsenlig utveckling samt under beaktande av att trafikkapaciteten anpassas efter :

1. — trafikbehovet mellan ursprungslandet och destinationsländerna,
2. — kraven på en ekonomisk drift av långdistanslinjerna,
3. — det förefintliga trafikbehovet inom de områden, som luftfartslinjen passerar, sedan hänsyn tagits till lokala och regionala linjer.

## A N E X O

## I

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

## II

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

## III

A empresa ou empresas de transportes aéreos designadas pelas Partes Contratantes nos termos do Acôrdo e do presente Anexo, gozarão no território da outra Parte Contratante, em cada uma das rotas descritas nos Quadros anexos, do direito de trânsito e de pousar para fins não comerciais nos aeroportos abertos ao tráfico internacional de passageiros, carga e malas postais nos pontos enumerados nos referidos Quadros, obedecidas as disposições da Secção IV.

## IV

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

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

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

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

e) O direito de uma empresa aérea designada de embarcar e desembarcar no território da outra Parte Contratante nos pontos e rotas especificados, tráfico internacional com destino a ou proveniente de terceiros países será exercido em conformidade com os princípios gerais de desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceitos pelas Partes Contratantes, de modo que a capacidade seja adaptada :

- 1 — à procura de tráfico entre o país de origem e os países de destino,
- 2 — às exigências de uma exploração econômica dos serviços considerados, e
- 3 — à procura de tráfico existente nas regiões atravessadas, respeitadas os interesses dos serviços locais e regionais.

## V

På begäran av endera av de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter skall överläggning äga rum för att undersöka under vilka förhållanden de principer, som fastställts i paragraf IV härövan, tillämpas och särskilt för att förhindra att icke något av de utsedda lufttrafikföretagen tillskansar sig trafik på den andra partens trafikföretags bekostnad.

## VI

a) Taxorna skola fastställas vid en skälig nivå under hänsynstagande särskilt till driftsekonomin, skälig vinst och de taxor, som tillämpas av andra företag, ävensom till varje luftfartslinjes särskilda egenskaper, såsom flyghastighet och bekvämlighet.

b) De taxor, som de av vardera avtalsslutande parten utsedda lufttrafikföretagen ämna tillämpa mellan platser inom brasilianskt territorium och platser inom svenskt territorium, enligt bifogade förteckningar, skola underställas vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter för godkännande minst trettio (30) dagar före den dag då de avses skola träda i kraft. Möjlighet medgives dock att minska denna frist i särskilda fall, under förutsättning att myndigheterna äro eniga härom.

c) De avtalsslutande parternas lufttrafikföretag skola överenskomma om de taxor, som skola tillämpas för passagerare och gods på de sträckor, som äro gemensamma för deras linjer, sedan, därest så befinnes nödvändigt, samråd ägt rum med tredje lands lufttrafikföretag, som helt eller delvis driver trafik på samma sträckor.

d) Vid fastställandet av dessa taxor skall hänsyn tagas till Internationella Lufttrafikorganisationens (IATA) förslag.

e) Därest de utsedda lufttrafikföretagen icke skulle kunna enas om fastställandet av taxorna, skola de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter bemöda sig att åvägabringa en tillfredsställande uppgörelse.

Som sista utväg skall saken hänskjutas till skiljedom i enlighet med bestämmelserna i artikel VI i överenskommelsen.

## VII

a) Såvitt denna paragraf angår skall « flygplansombyte » (*change of gauge*) på en landningsplats innebära, att trafiken bortom landningsplatsen på den berörda flygsträckan ombesörjes av samma lufttrafikföretag med ett annat luftfartyg, än det som tidigare nyttjats på samma flygsträcka före landningsplatsen.

b) Varje av driftsekonomska hänsyn betingat flygplansombyte skall tillåtas på vilken som helst av de i närslutna förteckningar angivna platserna inom de båda avtalsslutande parternas territorier.

c) Flygplansombyte skall dock icke tillåtas inom den ena eller den andra avtalsslutande partens territorium, om det skulle innebära en förändring av de egenskaper, som äro utmärkande för driften av en långdistanslinje, eller därest det skulle vara stridande mot principerna i denna överenskommelse och dess bilaga och särskilt mot paragraf IV i denna bilaga.

## V

As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão a pedido de uma delas a fim de verificar se os princípios enunciados na secção IV supra sendo observados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes e, em particular, para evitar que o tráfico seja desviado em proporção injusta de qualquer das empresas designadas.

## VI

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

b) As tarifas a cobrar pelas empresas aéreas designadas de cada uma das Partes Contratantes, entre pontos no território brasileiro e pontos no território suéco, mencionados nos Quadros anexos, deverão ser submetidas à aprovação prévia das autoridades aeronáuticas para que entrem em vigor. A tarifa proposta deverá ser apresentada trinta (30) dias no mínimo, antes da data prevista para a sua vigência, podendo esse período ser reduzido, em casos especiais, se assim fôr acordado pelas referidas autoridades aeronáuticas.

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

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

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

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

## VII

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

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

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

d) Särskilt i avseende å flygtrafik, som utgår från det land, där luftfartygen äro registrerade, skola luftfartyg, som nyttjas efter flygplansombyte endast få avgå i samband med ankomst av luftfartyg, som nyttjats fram till platsen för ombytet. På samma sätt skall kapaciteten hos det luftfartyg, som nyttjas efter flygplansombyte bestämmas med hänsyn till den trafik, som anländer till platsen för ombytet, och som är destinerad bortom ifrågavarande plats.

e) Därest ett visst utrymme står till förfogande i det luftfartyg, som nyttjas efter flygplansombytet enligt bestämmelserna i punkt d) härövan, kan detta utrymme utnyttjas i båda riktningarna för internationell trafik från eller till det territorium, där flygplansombyte ägt rum.

### VIII

Ändringar av de i bifogade förteckningar angivna luftfartslinjerna, som beröra landningar inom andra än de avtalsslutande parternas territorier, skola icke betraktas som ändringar av bilagan. Envar av de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter skola följaktligen äga rätt att ensidigt verkställa en dylik ändring, förutsatt dock att den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter utan dröjsmål underrättas därom.

Därest sistnämnda myndigheter med hänsyn till de i bilagens paragraf IV anförda principerna skulle anse att deras nationella lufttrafikföretags intressen skadas genom att trafik mellan deras eget territorium och en ny landningsplats i tredje land etablerats av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, skola de rådgöra med sistnämnda parts luftfartsmyndigheter i ändamål att uppnå en tillfredsställande uppgörelse.

### IX

Sedan denna överenskommelse trätt i kraft skola de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter snarast möjligt lämna varandra uppgifter rörande de bemyndiganden, som givits de egna utsedda lufttrafikföretagen att trafikera de överenskomna luftfartslinjerna eller delar av dessa. Detta utbyte av uppgifter skall särskilt omfatta avskrifter av meddelade trafiktillstånd, eventuella ändringar av sådana tillstånd ävensom alla tillhörande handlingar.

### FÖRTECKNING I

#### A. *Svensk luftfartssträcka till brasilianskt område:*

Från Sverige via mellanliggande punkter i Europa och Afrika till Natal eller Recife, Rio de Janeiro, i båda riktningarna.

#### B. *Svensk luftfartssträcka trafikerande och passerande över brasilianskt område:*

Från Sverige via mellanliggande punkter i Europa och Afrika till Natal eller Recife, Rio de Janeiro och bortomliggande punkter via Porto Alegre enligt en skäligen rak färdväg, i båda riktningarna.



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

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

### VIII

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

Se estas últimas autoridades, considerados os princípios enunciados na secção IV do presente Anexo, julgarem os interesses de suas empresas aéreas nacionais prejudicados pelas empresas da outra Parte Contratante, por já estar assegurado o tráfego entre o seu próprio território e a nova escala em terceiro país, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes consultar-se-ão a fim de chegar a um acôrdo satisfatório.

### IX

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

### QUADRO I

#### A. — Rotas suécas com destino ao território brasileiro:

Da Suécia, via pontos intermediários na Europa e África para Natal ou Recife, Rio de Janeiro, em ambos os sentidos.

#### B. — Rotas suécas através do território brasileiro:

Da Suécia, via pontos intermediários na Europa e África para Natal ou Recife, Rio de Janeiro, e pontos além, via Porto Alegre, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

## FÖRTECKNING II

*A. Brasiliansk luftfartssträcka till svenskt område:*

Från Brasilien via mellanliggande punkter i Afrika och Europa till Stockholm, i båda riktningarna.

*B. Brasiliansk luftfartssträcka trafikerande och passerande över svenskt område:*

Från Brasilien via mellanliggande punkter i Afrika och Europa till Stockholm och bortomliggande punkter enligt en skäligen rak färdväg, i båda riktningarna.

## QUADRO II

A. — *Rotas brasileiras com destino ao território suéco:*

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

B. — *Rotas brasileiras através do território suéco:*

Do Brasil, via pontos intermediários na África e Europa, para Estocolmo, e pontos além, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

N<sup>o</sup> 1310. ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS  
ENTRE LA SUÈDE ET LES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL.  
SIGNÉ A RIO-DE-JANEIRO, LE 14 NOVEMBRE 1947

---

Le Gouvernement de la Suède et le Gouvernement des États-Unis du Brésil considérant :

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

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

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

— qu'il est leur désir d'arriver à la conclusion d'une Convention générale multilatérale régissant toutes les nations en matière de transport aérien international;

— qu'en attendant la conclusion de ladite Convention générale multilatérale, dont participent les deux Gouvernements, il devient nécessaire de conclure un Accord destiné à assurer les communications aériennes régulières entre les deux pays, conformément aux dispositions de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale, conclue à Chicago, le 7 décembre 1944<sup>2</sup>;

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

*Article I*

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

---

<sup>1</sup> Mis en application le 14 décembre 1947, trente jours après la date de sa signature, et entré en vigueur le 10 mars 1949, à partir de la date d'un échange de notes, conformément à l'article XII.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; vol. 26, p. 420; vol. 32, p. 402; vol. 33, p. 352; vol. 44, p. 346, et vol. 51, p. 336.

## TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1310. AIR TRANSPORT AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN SWEDEN AND THE UNITED STATES OF BRAZIL. SIGNED AT RIO DE JANEIRO, ON 14 NOVEMBER 1947

---

The Government of Sweden and the Government of the United States of Brazil, considering :

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

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

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

that it is their desire to achieve the conclusion of a general multilateral convention on international air transport governing all nations;

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

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

*Article I*

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

---

<sup>1</sup> Applied provisionally on 14 December 1947, thirty days after the date of signature, and came into force on 10 March 1949, the date of an exchange of notes, in accordance with article XII.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346, and Vol. 51, p. 336.

### Article II

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

- a) la Partie Contractante à qui les droits ont été accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises de transport aérien de sa nationalité pour exploiter la ou les routes spécifiées;
- b) la Partie Contractante qui accorde les droits ait autorisé la ou les entreprises de transport aérien en question à ouvrir les services agréés, ce qu'elle fera sans retard, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent Article et de l'Article IV.

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

### Article III

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

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

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

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

*Article II*

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

- (a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated one or more national airlines for the specified route or routes;
- (b) the Contracting Party granting the rights has authorized the airline or airlines concerned to inaugurate the agreed services, which, subject to the provisions of paragraph 2 of this article and of article IV, it shall do without delay.

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

*Article III*

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

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

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

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

*Article IV*

Chaque Partie Contractante se réserve la faculté de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante ou de révoquer une telle autorisation lorsqu'elle n'a pas la preuve suffisante qu'une partie substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux de cette dernière Partie Contractante ou lorsque cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 13 de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord et son Annexe, ou dans le cas où les aéronefs mis en service par cette entreprise ne seraient pas pourvus d'équipage dont les membres possèdent la nationalité d'origine de l'autre Partie Contractante, sauf lorsqu'il s'agit de l'entraînement du personnel navigant.

*Article V*

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes estime désirable de modifier une clause quelconque de l'Annexe au présent Accord, ou de se prévaloir de la faculté mentionnée à l'article IV, elle peut demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

Toute modification à l'Annexe convenue entre les dites autorités entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

*Article VI*

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

*Article VII*

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



*Article IV*

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from an airline designated by the other Contracting Party, or to revoke such permit in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by that airline to comply with the laws and regulations referred to in article 13 of the Convention on International Civil Aviation or to perform its obligations under the present Agreement and its annex, or when aircraft operated by such airline are not manned by nationals of the other Contracting Party, except in cases where air crews are being trained.

*Article V*

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the annex to this Agreement, or to exercise the right referred to in article IV, it may request consultation between the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

Any modification of the annex agreed upon between the said authorities shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

*Article VI*

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

*Article VII*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate six (6) months after the date of receipt of the notice to terminate by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article VIII*

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

*Article IX*

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

*Article X*

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

*Article XI*

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

- a) l'expression « autorités aéronautiques » s'entendra en ce qui concerne la Suède, de la Direction Royale de l'Aéronautique Civile (*Kungl. Luftfartsstyrelsen*) et en ce qui concerne les États-Unis du Brésil, du Ministre de l'Aéronautique, ou dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux;
- b) l'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entendra de toute entreprise que l'une des Parties Contractantes aura choisie pour exploiter les services agréés et qui aura été l'objet d'une notification aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante conformément aux dispositions de l'Article II du présent Accord;
- c) l'expression « service aérien international régulier » s'entendra de tout service international exploité avec uniformité de fréquence par une entreprise de transport aérien désignée d'accord avec les horaires et routes approuvés d'avance par les gouvernements intéressés.

*Article XII*

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

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

*Article VIII*

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

*Article IX*

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

*Article X*

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

*Article XI*

For the purposes of this Agreement and its annex :

- (a) the term “ aeronautical authorities ” shall mean, in the case of Sweden, the Royal Civil Aviation Board (*Kungl. Luftfartsstyrelsen*), and, in the case of the United States of Brazil, the Minister for Air, or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions at present exercised by them;
- (b) the term “ designated airline ” shall mean any airline which has been selected by one of the Contracting Parties to operate the agreed services and in respect of which notification has been sent to the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with article II of this Agreement;
- (c) the term “ regular international air service ” shall mean any international service operated on a regular schedule by a designated airline in accordance with time-tables and routes agreed to in advance by the Governments concerned.

*Article XII*

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

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

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

FAIT à Rio-de-Janeiro, le 14 novembre 1947, en double exemplaire, en langues portugaise, suédoise et française, le texte français faisant foi en cas de doute sur l'interprétation des textes portugais et suédois.

[SCEAU]

R. KUMLIN

[SCEAU]

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

## A N N E X E

### I

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

### II

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

### III

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties Contractantes dans les conditions fixées à l'Accord et à la présente Annexe, jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante, sur chaque itinéraire décrit aux Tableaux ci-annexés, du droit de traverser ce territoire sans y atterrir, d'atterrir pour des raisons non commerciales aux aéroports ouverts au trafic international, ainsi que du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises aux points mentionnés dans les dits Tableaux conformément aux dispositions de la Section IV.

### IV

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

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

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

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

DONE in duplicate at Rio de Janeiro, this 14th day of November 1947, in the Portuguese, Swedish and French languages, the French text being regarded as authentic in case of doubt as to the interpretation of the Portuguese and Swedish texts.

[SEAL]

R. KUMLIN

[SEAL]

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

## A N N E X

### I

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

### II

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

### III

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

### IV

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

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

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

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

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

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

## V

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes pourront se consulter à la demande de l'une d'elles en vue d'examiner les conditions dans lesquelles les principes énoncés à la Section IV ci-dessus sont appliqués et en particulier d'éviter qu'une partie du trafic ne soit détournée au préjudice de l'une des entreprises aériennes désignées.

## VI

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

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

c) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie Contractante s'entendront sur les tarifs de passagers et de marchandises à appliquer, sur les tronçons communs de leurs lignes après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien des pays tiers qui exploitent tout ou partie des mêmes parcours.

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

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

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

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

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

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

#### V

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

#### VI

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

*b*) The rates to be charged by the designated airlines of either Contracting Party, between the points in Swedish territory and the points in Brazilian territory referred to in the attached schedules, shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties not less than thirty (30) days before the date on which they are proposed to come into force, though this period may be reduced in particular cases with the consent of the said authorities.

*c*) The airlines of each Contracting Party shall agree on the passenger and goods rates to be applied on the common sections of their routes, after consultation where necessary with the airlines of third countries operating all or part of the same routes.

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

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

In the last resort the matter shall be referred to arbitration as provided in article VI of the Agreement.

## VII

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

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

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

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

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

## VIII

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

Si ces dernières estiment, eu égard aux principes énoncés à la Section IV de la présente Annexe, que les intérêts de leurs entreprises de transport aérien nationales sont affectés par le fait qu'un trafic est assuré entre leur propre territoire et la nouvelle escale en pays tiers par les entreprises de l'autre Partie Contractante, elles se concerteront avec les autorités aéronautiques de cette dernière afin de parvenir à un accord satisfaisant.

## IX

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



## VII

(a) For the purposes of the present section, the term “transshipment” shall mean the transportation by the same airline of traffic beyond a certain point on a given route by an aircraft other than that employed on the earlier stages of the same route.

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

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

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

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

## VIII

Changes made by either Contracting Party in the routes described in the attached schedules, except changes in the points served by these airlines in the territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications of the annex. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change is given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

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

## IX

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

## TABLEAU I

A. — *Route suédoise à destination du territoire brésilien:*

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

B. — *Route suédoise desservant et traversant le territoire brésilien:*

De la Suède, via des points intermédiaires en Europe et Afrique, vers Natal ou Recife, Rio-de-Janeiro et points au-delà, via Porto-Alegre, par un itinéraire raisonnablement direct, dans les deux sens.

## TABLEAU II

A. — *Route brésilienne à destination du territoire suédois:*

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

B. — *Route brésilienne desservant et traversant le territoire suédois:*

Du Brésil, via des points intermédiaires en Afrique et Europe vers Stockholm et points au-delà, par un itinéraire raisonnablement direct, dans les deux sens.

## P R O T O C O L E

Au cours des négociations qui ont abouti à la signature des Accords de transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis du Brésil et les Gouvernements du Danemark, de la Norvège et de la Suède, conclus à Rio-de-Janeiro à la date de ce jour, les représentants des Parties Contractantes se sont mis d'accord sur les points suivants :

1. — Considérant que les services des entreprises de transport aérien « Det Danske Luftfartselskab (D.D.L.) », « Det Norske Luftfartselskab A/S (D.N.L.) » et « Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag (S.I.L.A.) » sont à présent conjointement exploitées sous la dénomination de « Scandinavian Airlines System (S.A.S.) », les autorités aéronautiques des États-Unis du Brésil acceptent comme des équipages nationaux à l'effet de l'Article IV des Accords pendant la durée d'une telle situation, des équipages mixtes dont les membres possèdent la nationalité d'origine des trois pays, compte tenu des dispositions de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944.

2. — Les aéronefs appartenant aux trois entreprises de transport aérien susmentionnées affectés aux services du « Scandinavian Airlines System (S.A.S.) » pourront s'utiliser de n'importe quelle des routes indiquées aux Tableaux attachés aux Annexes des Accords signés à la date de ce jour, pendant la durée de la situation prévue dans le paragraphe antérieur.

## SCHEDULE I

A.—*Swedish route to Brazil:*

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

B.—*Swedish route serving and crossing Brazilian territory:*

From Sweden, via intermediate points in Europe and Africa, to Natal or Recife, Rio de Janeiro and beyond, via Porto Alegre, in both directions, by a reasonably direct route.

## SCHEDULE II

A.—*Brazilian route to Sweden:*

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

B.—*Brazilian route serving and crossing Swedish territory:*

From Brazil, via intermediate points in Africa and Europe, to Stockholm and beyond, in both directions, by a reasonably direct route.

## P R O T O C O L

In the course of the negotiations which led to the signature of the Air Transport Agreements between the Government of the United States of Brazil and the Governments of Denmark, Norway and Sweden, concluded at Rio de Janeiro this day, the representatives of the Contracting Parties agreed as follows :

1. Whereas the services of the following airlines : “ Det Danske Luftfartselskab (D.D.L.),” “ Det Norske Luftfartselskab A/S (D.N.L.) ” and “ Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag (S.I.L.A.),” are at present jointly operated under the name of “ Scandinavian Airlines System (S.A.S.),” the aeronautical authorities of the United States of Brazil agree, for as long as this situation exists, to accept, as national crews for the purpose of article IV of the Agreements, mixed crews the members of which are nationals of the three countries, with due regard to the provisions of the Convention on International Civil Aviation concluded at Chicago on 7 December 1944.

2. Aircraft belonging to the three above-mentioned airlines and used on the services of the “ Scandinavian Airlines System (S.A.S.) ” may be used on any of the routes specified in the schedules attached to the annexes to the Agreements signed this day, for as long as the situation referred to in the preceding paragraph continues to exist.

3. — La responsabilité civile et les obligations établies par les Accords susmentionnés sont à la charge de l'entreprise de transport aérien désignée pour le compte de laquelle est exploité l'aéronef utilisé.

FAIT à Rio-de-Janeiro, en quatre exemplaires, le 14 novembre 1947.

[SCEAU]

R. KUMLIN

[SCEAU]

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

[SCEAU]

Otto WADSTED

[SCEAU]

Ivar MELHUUS

---

3. Third-party risks and the obligations laid down in the abovementioned Agreements shall be borne by the designated airline for whose account the given aircraft is operated.

DONE at Rio de Janeiro, in quadruplicate, this 14th day of November 1947.

[SEAL]

R. KUMLIN

[SEAL]

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

[SEAL]

Otto WADSTED

[SEAL]

Ivar MELHUUS



No. 1311

---

**ARGENTINA  
and  
DENMARK**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Buenos Aires, on 18 March 1948**

*Official texts: Spanish and Danish.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 18 July 1951.*

---

**ARGENTINE  
et  
DANEMARK**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Buenos-Aires, le 18 mars 1948**

*Textes officiels espagnol et danois.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 18 juillet 1951.*

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

No. 1311. ACUERDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE LOS GOBIERNOS DE DINAMARCA Y DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

---

El Gobierno de Dinamarca y el Gobierno de la República Argentina, animados por el deseo de facilitar los transportes aéreos civiles entre los dos países que permitan afianzar mediante una comunicación rápida los vínculos amistosos y la íntima relación existente tradicionalmente entre los pueblos danés y argentino, y considerando el « Tipo Uniforme de Acuerdo sobre rutas aéreas provisionales », formulado en la Recomendación VIII del Acta Final de la Conferencia Internacional de Aviación Civil firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944, han designado sus representantes para este fin, los cuales, debidamente autorizados, obrando dentro de las facultades que les han sido conferidas, y después de haber tenido presentes las obligaciones internacionales contraídas por sus respectivos países, han acordado lo siguiente :

*Artículo I*

Cada Parte Contratante concede a la otra los derechos especificados en el Anexo a este Acuerdo, al objeto de establecer las rutas aéreas civiles internacionales y los servicios descriptos en dicho Anexo (de aquí en adelante llamados « servicios acordados »), pudiendo ser inaugurados estos servicios inmediatamente o en fecha posterior, a voluntad de la Parte Contratante a la cual son concedidos los derechos:

*Artículo II*

a) Cada uno de los servicios acordados podrá ser puesto en explotación tan pronto como la Parte Contratante a la cual ha sido concedido por el artículo I el derecho de designar una o varias empresas de navegación aérea para la ruta o rutas especificadas, haya autorizado a una empresa a explotar dicha ruta, y la Parte Contratante que confiera el derecho estará obligada, a reserva de lo dispuesto por el artículo VII del presente Acuerdo, a otorgar sin demora los permisos pertinentes a la o las empresas designadas.

b) Antes de ser autorizadas a comenzar los servicios previstos en este Acuerdo, a la línea o líneas aéreas designadas por una de las Partes Contratantes podrá requerírsele que presente ante las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante los justificativos de que está capacitada para cum-



DANISH TEXT — TEXTE DANOIS

No. 1311. LUFTFARTSOVERENSKOMST MELLEM DEN  
DANSKE OG DEN ARGENTINSKE REGERING

Den danske og den argentinske Regering har udfra Ønsket om at hidføre Lettelser i den civile Luftfart mellem de to Lande, saa'edes at der ved en hurtig Luftfartsforbindelse skabes Muligheder for at styrke de Venskabsbaand og den nære Forbindelse, der traditionsmæssigt bestaar mellem det danske og det argentinske Folk,

under Hensyntagen til den » Standardformular for Overenskomster angaaende midlertidige Luftruter «, som indeholdes i Henstilling No. VIII i den paa den i Chicago den 7. December 1944 afholdte internationale Konference om civil Luftfart undertegnede Slutakt,

i dette Øjemed udpeget deres behørigt befuldmægtigede Repræsentanter, som i Overensstemmelse med den dem givne Bemyndigelse og under Iagttagelse af de af deres respektive Lande indgaaede internationale Forpligtelser, er kommet overens om følgende :

*Artikel I*

Hver af de kontraherende Parter tilstaar den anden kontraherende Part de i Tillægget til nærværende Overenskomst opregnede Rettigheder med Hensik paa Oprettelsen af de i nævnte Tillæg angivne internationale civile Luft-ruter (i det følgende betegnet som de » aftalte Ruter «), som kan aabnes straks eller paa et senere Tidspunkt efter Bestemmelse af den kontraherende Part, hvem Rettighederne er tilstaaet.

*Artikel II*

a) Hver af de aftalte Ruter vil kunne aabnes, saa snart den kontraherende Part, hvem der i Henhold til Artikel I er tilstaaet Ret til at udpege et eller flere Luftfartselskaber til at drive den eller de angivne Ruter, har bemyndiget et Selskab til at drive denne Rute, og den kontraherende Part, som tilstaar Rettighederne, er med Forbehold af Bestemmelserne i nærværende Overenskomsts Artikel VII forpligtet til uopholdeligt at give det eller de udpegede Selskab(er) den hertil fornødne Tilladelse.

b) Det kan paalægges det eller de af en af de kontraherende Parter udpegede Luftfartselskab(er) overfor den anden kontraherende Parts kompetente Luftfartsmyndigheder at dokumentere, at det (de) er i Stand til at opfylde de Vilkaar, der er foreskrevet i de Love og Bestemmelser, som af disse Myndig-

plir las condiciones prescriptas por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por estas autoridades a los demás servicios aerocomerciales internacionales regulares.

### *Artículo III*

a) Los derechos de explotación que hubieran podido ser concedidos con anterioridad por cualquiera de las Partes Contratantes a un tercer Estado o a una empresa de navegación aérea, quedarán en vigor de conformidad con los términos según los cuales hubiesen sido acordados.

b) Cada Parte Contratante queda en libertad para concluir convenios con otro Estado o Estados limítrofes que otorguen ventajas mayores a sus aeronaves, que las otorgadas por este Acuerdo y su Anexo, siempre entendido que con ellas no se lesionen los derechos otorgados por este Acuerdo y su Anexo a la otra Parte Contratante.

### *Artículo IV*

A fin de evitar las prácticas discriminatorias y asegurar la igualdad de trato, queda convenido :

a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que sean impuestas tasas justas y razonables por la utilización de los aeropuertos y otras facilidades, si bien dichas tasas u otros gravámenes no deberán ser más elevados que aquellos que pagarían por la utilización de estos aeropuertos y facilidades los aviones nacionales que participen en servicios internacionales similares.

b) Los carburantes y lubricantes a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante y las piezas de recambio, equipos y material en general, que una Parte Contratante o sus nacionales introduzcan en el territorio de la otra Parte para el uso exclusivo de las aeronaves de la primera que deban realizar los servicios acordados, recibirán de la segunda un tratamiento no menos favorable que el concedido a las líneas aéreas nacionales u otras extranjeras con respecto a derechos de aduana, tasas de inspección u otros gravámenes nacionales.

c) Las aeronaves de los servicios acordados, los stocks de carburantes, lubricantes, piezas de recambio, equipo normal y provisiones de a bordo que lleven a bordo las aeronaves civiles de las empresas de navegación aérea de las Partes Contratantes, autorizadas para explotar los servicios acordados, estarán exentos, al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, o al salir del mismo, de derechos de aduana, tasas de inspección o gravámenes similares, aún cuando dichas aeronaves los utilicen o consuman en el curso de vuelos efectuados sobre dicho territorio.

heder normalt bringes i Anvendelse for anden erhvervsmæssig, regelmæssig, international Luftfart, forinden der gives Bemyndigelse til at paabegynde Driften af de i nærværende Overenskomst forudsete Ruter.

### *Artikel III*

a) De Driftsrettigheder, som en af de kontraherende Parter tidligere maatte have tilstaaet en Tredie-Stat eller et Luftfartselskab, forbliver i Kraft i Overensstemmelse med de Vilkaar, ifølge hvilke de er givet.

b) Det staar hver af de kontraherende Parter frit med en eller flere Nabostater at afslutte Overenskomster, som indrømmer disses Luftfartøjer større Fordele end de i nærværende Overenskomst og dens Tillæg tilstaaede, dog under Forudsætning af, at de Rettigheder, som ved nærværende Overenskomst og dens Tillæg er tilstaaet den anden kontraherende Part, ikke krænkes.

### *Artikel IV*

Med Henblik paa at forebygge diskriminerende Metoder og sikre ensartet Behandling bestaar der Enighed om følgende :

a) Hver af de kontraherende Parter vil kunne paalægge eller tillade, at der paalægges retfærdige og rimelige Afgifter for Benyttelsen af Lufthavne og andre Hjælpemidler; men disse Afgifter maa ikke være højere end de, som betales for Benyttelsen af saadanne Lufthavne og Hjælpemidler af dens egne i tilsvarende international Trafik anvendte Luftfartøjer.

b) Brændstof og Smøreolie, der forefindes ombord i den ene kontraherende Parts Luftfartøjer, samt Reservedele, Udstyr og Materiel i Almindelighed, som den ene kontraherende Part eller dens Statsborgere maatte indføre paa den anden kontraherende Parts Territorium for udelukkende at benyttes af den første kontraherende Parts Luftfartøjer, der skal beflyve de aftalte Ruter, skal med Hensyn til Toldafgifter, Undersøgelseafgifter eller andre indenlandske Afgifter af den anden kontraherende Part indrømmes en Behandling, der ikke er mindre gunstig end den, som tilstaaes dens egne eller andre udenlandske Luftfartselskaber.

c) De paa de aftalte Ruter anvendte Luftfartøjer samt Forsyninger af Brændstof, Smøreolie, normalt Udstyr og Forraad, som forefindes ombord i civile Luftfartøjer, tilhørende de af de kontraherende Parter Luftfartselskaber, der har Tilladelse til at drive de aftalte Ruter, er ved Ankomsten til eller Afgangen fra den anden kontraherende Parts Territorium fritaget for Toldafgifter, Undersøgelingsafgifter eller lignende Afgifter, selv om saadanne Forsyninger benyttes eller forbruges af saadanne Luftfartøjer under Flyvning inden for dette Territorium.

d) Las mercancías así exentas no podrán ser desembarcadas sino con el consentimiento de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante. Deberán ser reexportadas y serán guardadas hasta su reexportación bajo el control de dichas autoridades, pero sin afectar su disponibilidad.

#### *Artículo V*

Los certificados de aeronavegabilidad, los de aptitud y las licencias concedidas o reconocidas válidas por una de las Partes Contratantes, siempre que no hayan caducado, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante a efectos de explotación de los servicios acordados. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho, por lo que respecta al sobrevuelo de su propio territorio, de no reconocer como válidos los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios nacionales por otro Estado.

#### *Artículo VI*

a) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante referente a la entrada, permanencia o salida de su territorio de aeronaves que efectuen navegación aérea internacional así como los relativos a la explotación, maniobra y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de los límites del referido territorio deberán ser observados por las aeronaves de la otra Parte Contratante.

b) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante referentes a la entrada en su territorio, permanencia o salida del mismo por los pasajeros, tripulación o mercancías transportadas por las aeronaves, tales como los relativos a la policía, admisión, despacho, migración, pasaporte, aduana y sanidad, deberán ser observados por dichos pasajeros, dicha tripulación y los remitentes de dicha mercancía, directamente o por la persona que actúe en su nombre o por su cuenta, a la entrada y salida del territorio de la mencionada Parte Contratante o durante su permanencia dentro de los límites del mismo.

#### *Artículo VII*

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de denegar o revocar a una empresa de la otra Parte la autorización a que se refieren los artículos I y II del presente Acuerdo, cuando existiendo causas fundadas no esté convencida de que la propiedad substancial y el control efectivo de la misma pertenecen a sus nacionales, o en el caso de una falta por parte de la empresa designada en el cumplimiento de las leyes del Estado sobre el que opera según lo dispuesto por el artículo VI, o también de no llenar las condiciones bajo las cuales son acordados los derechos de conformidad con este Acuerdo y su Anexo.

d) De saaledes afgiftsfrie Varer maa ikke udlosses uden Tilladelse fra den anden kontraherende Parts Toldmyndigheder. De skal reeksporteres og, indtil Reeksport kan finde Sted, opbevares under nævnte Myndigheders Kontrol, dog uden at denne medfører en Indskrænkning af Dispositionsretten over dem.

#### *Artikel V*

Luftdygtighedsbeviser, Duelighedsbeviser og Certifikater, der er udstedt eller anerkendt som gyldige af den ene kontraherende Part, skal, saafremt de ikke maatte være udløbne, anerkendes som gyldige af den anden kontraherende Part, for saa vidt angaar Driften af de aftalte Ruter. Hver af de kontraherende Parter forbeholder sig imidlertid Ret til, for saa vidt angaar Flyvning over dens eget Territorium, at nægte at anerkende Gyldigheden af Duelighedsbeviser og Certifikater, som er udstedt til dens egne Statsborgere af en anden Stat.

#### *Artikel VI*

a) Den ene kontraherende Parts Love og Bestemmelser vedrørende Adgang til, Ophold paa eller Afgang fra dens Territorium for de i international Trafik anvendte Luftfartøjer samt vedrørende Driften, Manøvreringen og Navigeringen af saadanne Luftfartøjer, skal, medens disse befinder sig inden for nævnte Territorium, overholdes af den anden kontraherende Parts Luftfartøjer.

b) Den ene kontraherende Parts Love og Bestemmelser vedrørende Adgang til, Ophold paa eller Afgang fra dens Territorium for Passagerer, Besætning eller den med Luftfartøjer befordrede Ladning, saasom Bestemmelser angaaende Politi, Indrejse, Klarering, Indvandring, Pas, Told og Karantæne, skal overholdes af Passagererne, Besætningen og af Varernes Afsendere direkte eller af den Person, der handler paa deres Vegne eller for deres Regning, ved Ankomsten til og Afgang fra den paagældende Parts Territorium eller under Ophold inden for dettes Grænser.

#### *Artikel VII*

Hver af de kontraherende Parter forbeholder sig Ret til at nægte at give eller at tilbagekalde den i Artikel I og II i nærværende Overenskomst omhandlede Tilladelse, som er givet et af den anden Parts Luftfartselskaber, i ethvert Tilfælde, hvor den paagældende Part ikke anser det for tilstrækkelig godtgjort, at en væsentlig Del Ejendomsretten til og en effektiv Kontrol med denne beror hos Statsborgere i den anden Stat, eller hvor et udpeget Luftfartselskab undlader at efterkomme Lovene i den Stat, over hvilken det driver Virksomhed i Henhold til Bestemmelserne i Artikel VI, eller undlader at opfylde de Vilkaar, i Henhold til hvilke Rettighederne er givet i Overensstemmelse med nærværende Overenskomst og dens Tillæg.

*Artículo VIII*

Las Partes Contratantes podrán sustituir libremente, por otras empresas nacionales a las respectivas empresas concesionarias de los servicios acordados, avisando previamente a la otra Parte Contratante. La nueva empresa designada tendrá todos los derechos y obligaciones de la sustituida.

*Artículo IX*

Las infracciones a las disposiciones comprendidas en los reglamentos internos de los servicios de aeronavegación que no constituyen delito y fueren cometidos en el territorio de una de las Partes Contratantes por el personal de empresas designadas por la otra Parte, serán comunicadas a las Autoridades Aeronáuticas competentes de esta última, por la Parte en cuyo territorio se cometió la infracción. Si la infracción fuera de carácter grave, dichas Autoridades tendrán derecho a solicitar se le apliquen medidas disciplinarias proporcionadas a la infracción cometida. En caso de reincidencia calificada, se podrá reclamar la revocación de los derechos acordados a la empresa concesionaria.

*Artículo X*

Este Acuerdo, así como todos los contratos con él relacionados, serán registrados en la O.A.C.I. (Organización de Aviación Civil Internacional).

*Artículo XI*

Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes resolverán de común acuerdo y sobre la base de la reciprocidad, toda cuestión referente a la ejecución de este Acuerdo y su Anexo, y se consultarán de tiempo en tiempo a fin de asegurarse que sus principios y finalidades son aplicados y su ejecución es satisfactoria.

*Artículo XII*

Si una de las Partes Contratantes considera deseable modificar cualquier disposición del Acuerdo o del Anexo (inclusive las rutas especificadas en los apartados I y II del Anexo), podrá pedir una consulta entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, debiendo tal consulta comenzar dentro de un período de sesenta días a partir de la fecha de la petición. No obstante, sus recomendaciones, adoptadas de mutuo acuerdo sobre el particular, sólo entrarán en vigor una vez que hayan sido confirmadas por un protocolo o canje de notas diplomáticas.

*Artikel VIII*

Det staar hver af de kontraherende Parter frit paa de aftalte Ruter at indsætte andre indenlandske Luftfartselskaber i Stedet for de respektive koncessionerede Luftfartselskaber, efter at den anden kontraherende Part forud er blevet underrettet herom. Det nye Luftfartselskab indtræder i samme Rettigheder og Forpligtelser som det tidligere.

*Artikel IX*

Overtrædelser af Bestemmelserne i de interne Forskrifter vedrørende Luftfartstjenesten, som ikke er af alvorlig Karakter (ikke kan betegnes som Forbrydelser), og som begaas paa en af de kontraherende Parters Territorium af Personalet i det af den anden Part udpegede Luftfartselskab, skal anmeldes overfor sidstnævnte Parts kompetente Luftfartsmyndigheder af den Part, paa hvis Territorium Overtrædelser er begaaet. Saafremt Overtrædelser er af alvorlig Karakter, har de nævnte Myndigheder Ret til at forlange, at der anvendes disciplinære Forholdsregler, som staar i Forhold til den begaaede Overtrædelse. I alvorlige Gentagelsestilfælde kan det forlanges, at de Rettigheder, som er tilstaaet det koncessionerede Luftfartselskab, tilbagekaldes.

*Artikel X*

Nærværende Overenskomst og alle Aftaler i Forbindelse hermed skal registreres i ICAO (Organisationen for international civil Luftfart).

*Artikel XI*

De to kontraherende Parters Luftfartsmyndigheder skal i indbyrdes Forstaelse og paa Gensidighedsbasis træffe Afgørelse om alle Spørgsmaal vedrørende Anvendelsen af nærværende Overenskomst og dens Tillæg og fra Tid til anden raadføre sig med hinanden for at sikre, at de i Overenskomsten fastsatte Principper og Formaal følges, og at den anvendes paa tilfredsstillende Maade.

*Artikel XII*

Saafremt en af de kontraherende Parter anser det for ønskeligt at ændre nogen Bestemmelse i nærværende Overenskomst eller dens Tillæg (herunder de i Artikel I og II i Tillægget angivne Ruter), kan den anmode om en Drøftelse mellem de to kontraherende Parters Luftfartsmyndigheder; denne Drøftelse skal indledes inden for et Tidsrum af 60 Dage fra Datoen for Anmodningens Fremsættelse. De Forslag, som i indbyrdes Forstaelse godkendes, træder dog først i Kraft, efter at de er blevet bekræftet ved en Protokol eller Udveksling af diplomatiske Noter.

*Artículo XIII*

En caso de entrar en vigor para ambas Partes Contratantes una Convención multilateral de navegación aérea, el presente Acuerdo será modificado de modo que se ajuste a las estipulaciones de esa Convención.

*Artículo XIV*

Excepto cuando se disponga lo contrario en este Acuerdo o en su Anexo toda disputa entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación de este Acuerdo o de su Anexo que no pueda ser arreglada por medio de consultas, o por vía diplomática, será sometida a un tribunal arbitral designado por los dos Gobiernos.

*Artículo XV*

Pasado un período de dos meses destinados a permitir una consulta entre las Partes Contratantes, cada una de ellas podrá notificar a la otra su deseo de poner término a este Acuerdo. Este aviso deberá ser comunicado simultáneamente a la O.A.C.I. El Acuerdo terminará entonces en la fecha que se indique en la notificación, pero en ningún caso antes de un plazo de doce meses, contados a partir de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante. No obstante, la notificación de cancelación puede ser retirada de común acuerdo antes de que este plazo expire. En caso de falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se entenderá que la notificación ha sido recibida dos semanas después de que la O.A.C.I. haya recibido la dirigida a dicho organismo.

*Artículo XVI*

Las Partes Contratantes se comprometen a interponer sus buenos oficios ante los Gobiernos de los países situados a lo largo de las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo con vistas a asegurar el total y efectivo cumplimiento del mismo.

*Artículo XVII*

A los fines del presente Acuerdo y Anexo :

1) La expresión « Autoridades Aeronáuticas » significará en el caso de la República Argentina la Secretaría de Aeronáutica, y en el caso de Dinamarca la « Luftfartsmyndigheder » (Ministerio de Obras Públicas).

2) La expresión « territorio » significará las superficies terrestres o aguas jurisdiccionales bajo soberanía, dominio, protección o mandato del Estado respectivo.

3) La expresión « línea aérea designada » significará la empresa de trans-



*Artikel XIII*

I Tilfælde af, at en multilateral Luftfartskonvention træder i Kraft for begge de kontraherende Parter, skal nærværende Overenskomst ændres saaledes, at den bringes i Overensstemmelse med den nævnte Konventions Bestemmelser.

*Artikel XIV*

Med Undtagelse af Tilfælde, hvor andet er foreskrevet i nærværende Overenskomst og dens Tillæg, vil enhver Tvist mellem de kontraherende Parter med Hensyn til Fortolkningen eller Anvendelsen af nærværende Overenskomst og dens Tillæg, som ikke kan afgøres ved Forhandling eller ad diplomatisk Vej, blive forelagt en Voldgiftsdomstol, som udnævnes af de to Landes Regeringer.

*Artikel XV*

Efter Udløbet af en Periode paa to Maaneder, bestemt til at muliggøre indbyrdes Drøftelse, kan hver af de kontraherende Parter over for den anden kontraherende Part tilkendegive sit Ønske om at bringe nærværende Overenskomst til Ophør. Opsigelsen skal samtidig meddeles ICAO. Overenskomsten bringes da til Ophør paa den i Opsigelsen angivne Dato, dog i intet Tilfælde tidligere end 12 Maaneder efter Datoen for den anden kontraherende Parts Modtagelse af Opsigelsen. Opsigelsen kan dog efter indbyrdes Aftale tilbagekaldes inden den nævnte Fristes Udløb. I Tilfælde af, at den anden kontraherende Part undlader at anerkende Modtagelsen af Opsigelsen, anses denne som modtaget 2 Uger efter, at ICAO har modtaget den.

*Artikel XVI*

De kontraherende Parter forpligter sig til at yde deres gode Tjenester overfor Regeringerne i de Lande, gennem hvilke de i Tillægget til nærværende Overenskomst angivne Ruter passerer, med Henblik paa at sikre en fuldstændig og effektiv Gennemførelse af Ruterne.

*Artikel XVII*

For saa vidt angaar nærværende Overenskomst og dens Tillæg betyder:

- 1) Udtrykket » Luftfartsmyndigheder « for Danmarks Vedkommende Ministeriet for offentlige Arbejder, og for den argentinske Republiks Vedkommende » La Secretaría de Aeronáutica « (Luftfartsministeriet).
- 2) Udtrykket » Territorium « de Landområder eller Territorialfarvande, som staar under den paagældende Stats Overhøjhed, Herredømme, Beskyttelse eller Mandat.
- 3) Udtrykket » udpeget Luftfartselskab « det Luftfartselskab, som en af de

porte aéreo que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes haya designado para prestar servicios de una ruta o rutas especificadas, de conformidad con los artículos I y II de este Acuerdo y Planes del Anexo, y notificado por escrito a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

4) La expresión « necesidades de tráfico » significará la demanda de transportes en pasajeros, carga y/o correo, entre los dos puntos extremos de una ruta entre los territorios de las dos Partes Contratantes, calculada en un tiempo dado.

5) La expresión « capacidad » significará la carga comercial de una aeronave que se autorice a ocupar entre el punto de origen y el punto de destino del servicio a que está afectada, entre los territorios de las dos Partes Contratantes.

6) La expresión « servicio ofrecido » significará la capacidad de las aeronaves utilizadas en tal servicio multiplicada por la frecuencia con que operen tales aeronaves sobre un período y ruta dados.

7) La expresión « ruptura de carga » significará que más allá de un punto de escala dado el tráfico sobre una determinada ruta es servido por la misma línea aérea con un aparato diferente de aquel que ha sido utilizado sobre la misma ruta, antes de dicha escala.

8) La expresión « ruta aérea » significará el itinerario fijo seguido por una aeronave que presta un servicio regular para el transporte público de pasajeros, carga y/o correo.

9) Se considerará « tráfico danés-argentino » el que proviene originariamente del territorio de Dinamarca y sea cargado con destino final a territorio argentino, así como el que proviene originariamente de territorio argentino y sea cargado con destino final a territorio de Dinamarca, sea que fuere transportado por empresas nacionales de uno u otro país, o por otras empresas extranjeras.

#### *Artículo XVIII*

El presente Acuerdo entrará en vigor provisionalmente en la fecha de su firma, y definitivamente en oportunidad de ser aprobado y ratificado de conformidad con la legislación interna de cada una de las Partes Contratantes.

EN FE DE LO CUAL se firman dos ejemplares de un mismo tenor en los idiomas castellano y danés, igualmente válidos, en Buenos Aires, a dieciocho días del mes de marzo de mil novecientos cuarenta y ocho.

(Firmado) FIN LUND

(Firmado) J. Atilio BRAMUGLIA

(Firmado) Bartolomé DE LA COLINA

kontraherende Parters Luftfartsmyndigheder har udpeget til at drive en eller flere af de i Overensstemmelse med Artikel I og II i nærværende Overenskomst og Listerne til Tillægget angivne Ruter, og som skriftligt er anmeldt overfor den anden kontraherende Parts Luftfartsmyndigheder.

4) Udtrykket » Trafikbehov « det paa et givet Tidspunkt beregnede Behov for Befordring af Passagerer, Ladning og/eller Post mellem de to Yderpunkter af en Rute mellem de to kontraherende Parters Territorier.

5) Udtrykket » Kapacitet « det erhvervmæssige Ladningsrum, som er til Raadighed, og som et Luftfartselskab er bemyndiget til at udfylde mellem Udgangspunktet og Bestemmelsesstedet paa den paagældende Rute mellem de to kontraherende Parters Territorier.

6) Udtrykket » Trafiktilbud « de i Drift værende Luftfartøjers Kapacitet multipliceret med den Frekvens, hvormed saadanne Luftfartøjer beflyver en given Rute i en given Periode.

7) Udtrykket » Ombytning til anden Luftfartøjstype «, at Trafiken udover en given Landingsplads paa en bestemt Rute betjenes af det samme Luftfartselskab, men med et Luftfartøj, der er forskelligt fra det paa samme Rute indtil nævnte Landingsplads benyttede.

8) Udtrykket » Luftrute « den faste Rute, som følges af et Luftfartselskab, som driver regelmæssig Luftfart for offentlig Befordring af Passagerer, Ladning og/eller Post.

9) Som » dansk-argentinsk Trafik « anses den Trafik, der oprindeligt kommer fra dansk Territorium og er optaget med argentinsk Territorium som endeligt Bestemmelsessted, samt den Trafik, der oprindeligt kommer fra argentinsk Territorium og er optaget med dansk Territorium som endeligt Bestemmelsessted, hvad enten den er befordret af det ene eller det andet Lands egne Luftfartselskaber eller af andre udenlandske Luftfartselskaber.

#### Artikel XVIII

Nærværende Overenskomst træder midlertidig i Kraft paa Datoen for dens Undertegnelse og træder endeligt i Kraft, saa snart den er blevet anerkendt og ratificeret i Overensstemmelse med hver af de kontraherende Parters Lovgivning.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF undertegnes to Eksemplarer af en enslydende Tekst paa det danske og det spanske Sprog, idet begge har samme Gyldighed, i Byen Buenos Aires den 18. Marts 1948.

(Sign.) Fin LUND

(Sign.) J. Atilio BRAMUGLIA

(Sign.) Bartolomé DE LA COLINA

## ANEXO

## I

El Gobierno de Dinamarca otorga al Gobierno de la República Argentina el derecho de explotar servicios de transporte aéreo que transiten por, o sirvan comercialmente el tráfico entre la República Argentina y Dinamarca, sin hacer cabotaje, con una o más líneas aéreas de nacionalidad argentina designadas por éste en las rutas especificadas en el Plan I de este Anexo.

## II

El Gobierno de la República Argentina otorga al Gobierno de Dinamarca el derecho de explotar servicios de transporte aéreo, que transiten por, o sirvan comercialmente el tráfico entre Dinamarca y la República Argentina, sin hacer cabotaje, con una o más líneas aéreas de nacionalidad danesa designadas por éste en las rutas especificadas en el Plan II de este Anexo.

## III

Una o más líneas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes, según las disposiciones del presente Acuerdo gozarán, en el territorio de la otra Parte Contratante, derechos de tránsito y de escalas para fines no comerciales, así como el derecho de entrada y salida comercial para el tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, en los puntos enumerados en cada una de las rutas especificadas, bajo las condiciones establecidas en este Anexo, y el derecho de usar en tales rutas los aeropuertos y facilidades auxiliares afectados al tráfico internacional.

## IV

Se ofrecerá oportunidad equitativa e igual en servicios para que las líneas aéreas de las Partes Contratantes operen en cada una de las rutas acordadas entre sus respectivos territorios.

## V

El servicio aéreo ofrecido en virtud del presente Acuerdo, estará estrechamente relacionado con las necesidades de tráfico entre los territorios de las Partes Contratantes.

## VI

Ambas Partes Contratantes convienen reconocer que el tráfico de quinta libertad es complementario de las necesidades de tráfico entre los puntos terminales de las rutas entre los territorios de las Partes Contratantes, y a la vez subsidiario en relación a las necesidades de tráfico de tercera y cuarta libertad entre el territorio de la otra Parte Contratante y un país de la ruta.

Cuando una de las Partes Contratantes acuerde con otro país de la ruta el modo de reglar el tráfico existente entre los dos, la otra Parte Contratante estará obligada a

## T I L L Æ G

## I

Den danske Regering tilstaar den argentinske Republiks Regering Ret til gennem et eller flere af den argentinske Republiks Regering udpegede Luftfartselskaber af argentinsk Nationalitet paa de i Liste I til nærværende Tillæg angivne Strækninger at drive civil Luftfart, som gaar gennem eller erhvervsmæssigt betjener Trafikken mellem den argentinske Republik og Danmark uden at drive Cabotage trafik.

## II

Den argentinske Republiks Regering tilstaar den danske Regering Ret til gennem et eller flere af den danske Regering udpegede Luftfartselskaber af dansk Nationalitet paa de i Liste II til nærværende Tillæg angivne Strækninger at drive civil Luftfart, som gaar gennem eller erhvervsmæssigt betjener Trafikken mellem Danmark og den argentinske Republik uden at drive Cabotage trafik.

## III

Et eller flere af hver af de kontraherende Parters i Overensstemmelse med Bestemmelserne i nærværende Overenskomst udpegede Luftfartselskaber har paa den anden kontraherende Parts Territorium Ret til Overflyvning og tekniske Mellemlandinger og til i international Trafik med Passagerer, Ladning og Post i erhvervsmæssigt Øjemed at indflyve paa og undflyve fra de i hver af de under de angivne Ruter opregnede Pladser paa de i nærværende Tillæg fastsatte Vilkaar, samt Ret til paa saadanne Ruter at benytte de for international Trafik bestemte Lufthavne med dertil hørende Hjælpemidler.

## IV

Der skal gives de kontraherende Parter rimelig og lige Adgang til at drive Luftfart paa enhver af de aftalte Ruter mellem deres respektive Territorier.

## V

Den Lufttrafik, som tilbydes i Overensstemmelse med nærværende Overenskomst, skal staa i nøje Forhold til Trafikbehovet mellem de kontraherende Parters Territorier.

## VI

Begge kontraherende Parter anerkender, at 5. Friheds-Trafiken er komplementær til Trafikbehovet mellem Endepunkterne paa Ruterne mellem de kontraherende Parters Territorier og samtidig subsidiær i Forhold til Trafikbehovet i Henhold til 3. og 4. Frihed mellem den anden kontraherende Parts Territorium og et Land, som Ruten passerer.

Saafernt en af de kontraherende Parter afslutter Overenskomst med et andet Land, som Ruten passerer, om den Maade, hvorpaa den bestaaende Trafik mellem disse

respetar ese acuerdo en la medida que esto no vaya en contra de lo que ha sido convenido en el presente Acuerdo y su Anexo.

Los servicios ofrecidos deberán estar en relación con los requerimientos de la zona por la cual pasa la línea aérea, tomando debidamente en cuenta los servicios regionales y locales, y asimismo estarán en relación con los requerimientos de la operación entre los puntos terminales.

Con relación a ésto ambas Partes Contratantes reconocen que los desarrollos de servicios locales y regionales son derechos legítimos de sus respectivos países. Acuerdan por lo tanto consultarse periódicamente sobre la manera en que las antedichas normas en esta sección son cumplidas por sus respectivas líneas aéreas, con el fin de asegurar que sus intereses en los servicios locales y regionales y también en sus servicios de larga distancia no sufran perjuicios. Acuerdan asimismo que, en el caso de una objeción por parte de un país intermedio, iniciarán consultas inmediatamente con el fin de aplicar concreta y prácticamente estas normas a cualquier caso particular.

## VII

Cuando una línea o líneas de una Parte Contratante se encuentre temporariamente impedida de aprovechar de inmediato la ventaja de la oportunidad en servicios, aludida en el apartado IV del presente Anexo, se considerará la situación por ambas Partes Contratantes con el fin de facilitar el desarrollo necesario. Si la línea aérea de la primera Parte Contratante deseara aumentar su propia contribución al servicio aludido, la línea de la otra Parte Contratante deberá retirar a los cuatro meses de notificada, aquellos servicios que hubiere incrementado en virtud de la circunstancia mencionada en el párrafo anterior.

## VIII

Para asegurar la observancia de los principios y cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo y Anexo (en especial los apartados IV, V, VI y VII de este último) las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes realizarán consultas regulares y frecuentes, y tendrán en cuenta las estadísticas correspondientes al tráfico, que se comprometen a llevar e intercambiar periódicamente.

Sin perjuicio de llevar estadísticas especializadas del tráfico argentino-danés, se conviene especialmente que las estadísticas que servirán de base para los ajustes a efectuarse entre las líneas aéreas de ambas Partes Contratantes, o entre éstas, serán las que abarquen el tráfico argentino-escandinavo, comprensivo del que se realiza entre Argentina, por una parte, y Dinamarca, Suecia y Noruega por la otra.

## IX

a) Las tarifas serán fijadas a tasas razonables, teniendo en cuenta particularmente la economía de la explotación, una ganancia normal, diferencias de características de servicios (tales como velocidad y confort), y las tarifas cobradas por otras líneas aéreas que operen en todo o en parte de la ruta. A esos efectos se tendrán presente las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transportadores Aéreos.

skal tilrettelægges, er den anden kontraherende Part forpligtet til at respektere denne Overenskomst i det Omfang, den ikke er stridende mod Indholdet af nærværende Overenskomst og dens Tillæg.

Den tilbudte Trafik skal staa i nøje Forhold til Behovet i det Omraade, Luftruten passerer, under tilbørlig Hensyntagen til lokale og regionale Ruter, samt til Driften af gennemgaaende Trafik.

I denne Forbindelse anerkender begge kontraherende Parter, at deres respektive Lande har en legitim Ret til at udvikle deres lokale og regionale Ruter. De er derfor enige om fra Tid til anden at føre indbyrdes Drøftelser om, hvorledes de i nærværende Afsnit ovennævnte Normer opfyldes af deres respektive Luftfartselskaber for at sikre, at der ikke tilføjes deres respektive Interesser hverken i lokale og regionale Ruter eller i Langdistanceruter nogen Skade. Yderligere er de enige om, at de, i Fald der gøres Indsigelse fra et mellemliggende Land, straks vil indlede Drøftelser med Henblik paa konkret og praktisk at anvende disse Normer i hvert enkelt Tilfælde.

## VII

Naar et eller flere Luftfartselskaber tilhørende den ene af de kontraherende Parter midlertidigt maatte være forhindret i umiddelbart at benytte sig af den i Artikel IV i nærværende Tillæg omhandlede Adgang, skal Situationen overvejes af de kontraherende Parter, med Henblik paa at lette den nødvendige Udvikling. Saafremt den første kontraherende Parts Luftfartselskaber maatte ønske at forøge sin egen Deltagelse i den nævnte Rute, skal den anden kontraherende Parts Luftfartselskaber fire Maaneder efter Meddelelsen herom inddrage den forøgede Beflyvning, som den maatte have iværksat i Kraft af den i forrige Stykke omtalte Omstændighed.

## VIII

For at sikre, at de i nærværende Overenskomst og dens Tillæg (i Særdeleshed Afsnittene IV, V, VI og VII i Tillægget) fastsatte Principper og Bestemmelser overholdes, skal der jævnlige og med regelmæssige Mellemlum finde Drøftelser Sted mellem de kontraherende Parter Luftfartsmyndigheder, ligesom disse skal tage Hensyn til den Trafikstatistik, som de indbyrdes forpligter sig til at føre og periodisk udveksle.

Der bestaar Enighed om, at den Statistik, der skal tjene til Grundlag for Reguleringer mellem de to kontraherende Parter Luftfartselskaber eller mellem Parterne, skal være den, som vedrører den skandinavisk-argentinske Trafik, d. v. s. den Trafik, der befordres mellem Danmark, Norge og Sverige paa den ene Side og Argentina paa den anden Side, dog uden at den for den dansk-argentinske Trafik førte særlige Statistik berøres heraf.

## IX

a) Taksterne skal fastsættes paa et rimeligt Niveau, idet der tages særligt Hensyn til økonomisk Drift, normal Fortjeneste, Forskelligheder i Ruterne Karakter (saasom Hastighed og Bekvemmelighed) og de Takster, som anvendes af andre Luftfartselskaber, der beflyver Ruten helt eller delvis. Der skal herved tages Hensyn til den internationale Luftfartsammenslutning (IATA)'s Henstillinger.

b) Las tarifas que se cobren por una de las Partes Contratantes por tráfico embarcado o desembarcado en las escalas de una ruta, no pueden ser inferiores a las tarifas que por el mismo tráfico sean aplicadas por la otra Parte Contratante en el mismo sector de la ruta.

c) Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante deberán acordar en primera instancia, previa consulta con las otras líneas aéreas que operen sobre la respectiva ruta o cualquier sección de ella, las tarifas que deben ser cobradas.

d) Cualquier tarifa así acordada debe ser sometida a la aprobación de las Partes Contratantes. En caso de desacuerdo entre las líneas aéreas designadas, las Partes Contratantes deben procurar llegar a un acuerdo entre ellas, y si no llegaran a un entendimiento, se seguirá el procedimiento, previsto en el artículo XII del Acuerdo.

## X

Los cambios efectuados por cualquiera de las Partes Contratantes en las rutas descritas en los Planes del Anexo, no serán considerados modificaciones del Anexo, salvo aquellos que modifiquen los puntos servidos por estas líneas en el territorio de la otra Parte Contratante. Las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán, por lo tanto, proceder unilateralmente a efectuar esos cambios, siempre que notifiquen sin demora estos cambios a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Si estas Autoridades Aeronáuticas encuentran que con relación a los principios enunciados del apartado VI del Anexo del presente Acuerdo, el transporte del tráfico aéreo por la línea o líneas aéreas de la primera Parte Contratante entre el territorio de la segunda Parte Contratante y el nuevo punto en el territorio del tercer país, son perjudiciales a los intereses de su línea o líneas aéreas, las Autoridades de ambas Partes Contratantes se consultarán con el fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

## XI

a) Toda ruptura de carga, justificable por razones de economía de explotación, será admitida en cualquier escala de las rutas acordadas.

b) No obstante, ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en los territorios de una u otra de las Partes Contratantes, cuando ella modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en el presente Acuerdo y su Anexo.

## XII

a) A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse, tan rápidamente como sea posible, las informaciones que conciernen a las autorizaciones dadas a la empresa o empresas aéreas designadas por su parte para explotar las rutas mencionadas en los Planes de este Anexo, o fracción de esas rutas. Estas informaciones deben incluir copias de las autorizaciones acordadas, sus modificaciones y demás documentos anexos.



b) De Tariffer, der forlanges af den ene af de kontraherende Parter for Trafik optaget eller afsat paa Mellemlandingspladserne paa en Rute, maa ikke være lavere end de Tariffer, der for samme Trafik anvendes af den anden kontraherende Part i samme Afsnit af Ruten.

c) De af hver af de kontraherende Parter udpegede Luftfartselskaber skal efter forudgaaende Drøftelse med de andre Luftfartselskaber, som beflyver den paagældende Rute eller en Del deraf, i første Række indbyrdes aftale de Takster, som vil blive anvendt.

d) Alle saaledes aftalte Takster skal forelægges de kontraherende Parter til Godkendelse. I Tilfælde af Uoverensstemmelse mellem de udpegede Luftfartselskaber skal de kontraherende Parter søge at opnaa Enighed. Saafremt de ikke maatte blive enige, skal den i Overenskomstens Artikel XII foreskrevne Fremgangsmaade følges.

## X

De Forandringer, som en af de kontraherende Parter maatte foretage i de i Listerne til nærværende Tillæg angivne Ruter, vil ikke være at betragte som Ændringer af Tillægget, medmindre de medfører en Forandring i de af de paagældende Luftruter paa den anden kontraherende Parts Territorium berørte Pladser. Hver af de kontraherende Parters Luftfartsmyndigheder kan saaledes ensidigt foretage saadanne Ændringer, saafremt den anden kontraherende Parts Luftfartsmyndigheder uophødeligt underrettes herom.

Saafremt disse Luftfartsmyndigheder under Henviisning til de i Afsnit VI i Tillægget til nærværende Overenskomst fastsatte Principper finder, at den af den første kontraherende Parts Luftfartselskab(er) befordrede Trafik mellem den anden kontraherende Parts Territorium og den nye Plads i et tredje Lands Territorium skader sidstnævnte Parts Luftfartselskab(er)s Interesser, skal begge kontraherende Parters Myndigheder raadføre sig med hinanden for at opnaa en tilfredsstillende Aftale.

## XI

a) Enhver Ombytning til anden Luffartøjstype, som er begrundet af driftsøkonomiske Hensyn, skal være tilladt paa en hvilken som helst Landingsplads paa de aftalte Ruter.

b) Ombytning maa dog ikke foretages paa nogen af de kontraherende Parters Territorier, saafremt den medfører Ændring i Karakteren af Driften af en Langdistancerute eller er uforenelig med de Principper, der har fundet Udtryk i nærværende Overenskomst og dens Tillæg.

## XII

a) Efter nærværende Overenskomsts Ikrafttræden skal de to kontraherende Parters Luftfartsmyndigheder snarest muligt give hinanden Meddelelse angaaende de Tilladelser, som er givet det eller de Luftfartselskab(er), der af disse Myndigheder er udpeget til at drive Luftfart paa de i nærværende Tillægs Lister angivne Ruter eller Dele deraf. Disse Meddelelser skal være ledsaget af Genparter af de givne Tilladelser, Ændringer deri og andre dertil hørende Aktstykker.

b) Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se comunicarán respectivamente, ocho días antes de la efectiva puesta en explotación de sus concesiones respectivas, los horarios y frecuencias a los efectos de su aprobación, así como los tipos de aeronaves normalmente utilizadas en sus servicios. Será igualmente comunicada toda modificación.

### XIII

Cada empresa aérea designada, a reserva de autorización por la Autoridad Aero-náutica territorial competente, podrá mantener en el aeropuerto de la otra Parte Contra-tante su propio personal técnico y administrativo.

### XIV

Mientras subsista la existencia de visado para la admisión de extranjeros en los dos países, las tripulaciones inscriptas en el manifiesto de a bordo de las aeronaves de los dos países, afectados a los servicios acordados, quedarán exentas del visado obliga-torio. Deberán estar en posesión de un pasaporte válido a su nombre y de un documento de identidad expedido por la empresa de transporte aéreo en la cual prestan sus servicios.

### PLAN I

Buenos Aires — Río de Janeiro — Natal — Dakar — Casablanca — París — Londres — Copenhague — Estocolmo en ambas direcciones.

### PLAN II

Suecia o/y Noruega o/y Dinamarca, vía escalas intermedias en Europa y Africa — Natal o Recife — Río de Janeiro — Montevideo — Buenos Aires con prolongación hasta Santiago de Chile en ambas direcciones.

---

b) Begge kontraherende Parters Luftfartsmyndigheder skal, otte Dage inden der gøres Brug af de respektive Koncessioner, give hinanden Meddelelse om Fartplaner og Frekvenser med Henblik paa Godkendelsen af disse samt om de paa deres Ruter almindeligt benyttede Luftfartøjstyper. Enhver Ændring skal ligeledes meddeles.

### XIII

Hvert af de udpegede Luftfartselskaber kan, med Forbehold af de paa det paagældende Territorium kompetente Luftfartsmyndigheders Tilladelse, holde sit eget tekniske og administrative Personale i den anden kontraherende Parts Lufthavn.

### XIV

Saa længe der bestaar Visumtvang for Udlændinges Indrejse i de to Lande, skal de i Bemandingslisten angivne Besætninger ombord paa de to Landes Luftfartøjer, som berøres af de aftalte Ruter, være undtaget fra den obligatoriske Visumtvang. Hver enkelt Person skal være i Besiddelse af et paa den paagældendes Navn lydende gyldigt Pas og et Identitetskort, udfærdiget af det Luftfartselskab, i hvilket vedkommende Person gør Tjeneste.

### LISTE I

Buenos Aires — Rio de Janeiro — Natal — Dakar — Casablanca — Paris — London — København — Stockholm, i begge Retninger.

### LISTE II

Danmark og/eller Norge og/eller Sverige via mellemliggende Punkter i Europa og Afrika — Natal eller Recife — Rio de Janeiro — Montevideo — Buenos Aires med Forlængelse til Santiago de Chile, i begge Retninger.

## TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1311. AIR TRANSPORT AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ARGENTINA. SIGNED AT BUENOS AIRES, ON 18 MARCH 1948

---

The Government of Denmark and the Government of the Republic of Argentina, desiring to promote civil air transport between the two countries with a view to strengthening the friendly ties and the traditional close relations between the Danish and Argentine peoples by providing rapid connexions, and considering the "Form of Standard Agreement for Provisional Air Routes", set forth in recommendation VIII of the Final Act of the International Civil Aviation Conference signed at Chicago on 7 December 1944,<sup>2</sup> have appointed for this purpose their representatives who, being duly authorized, acting by virtue of the powers conferred upon them and bearing in mind the international commitments assumed by their respective countries, have agreed as follows :

*Article I*

The Contracting Parties grant each other the rights specified in the annex hereto, in order that there may be established the international civil air routes and services set out therein (hereinafter called "agreed services"), which may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to which the rights are granted.

*Article II*

(a) Each of the agreed services may be put into operation as soon as the Contracting Party entitled by virtue of article I to designate an airline or airlines for the route or routes concerned has authorized an airline for such route(s), and the Contracting Party granting the right shall, subject to the provisions of article VII hereof, be bound to give the appropriate operating permit without delay to the airline or airlines concerned.

---

<sup>1</sup> Came into force provisionally on 18 March 1948, as from the date of signature, and became definitive on 20 December 1950, the date of ratification by the Contracting Parties, in accordance with article XVIII.

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

## TRADUCTION — TRANSLATION

N<sup>o</sup> 1311. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A BUENOS-AIRES, LE 18 MARS 1948

---

Le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la République Argentine, désireux de favoriser les transports aériens civils entre les deux pays en vue de resserrer, par un moyen de communication rapide, les liens d'amitié et les relations étroites qui existent traditionnellement entre les peuples danois et argentin, et considérant le « Modèle uniforme d'accord sur les routes aériennes provisoires » qui figure dans la recommandation VIII de l'Acte final de la Conférence internationale de l'aviation civile, signé à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>, ont désigné à cet effet leurs représentants dûment autorisés qui, agissant dans la limite des pouvoirs qui leur ont été conférés, et tenant compte des obligations internationales contractées par leurs pays respectifs, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe au présent Accord en vue d'établir les routes aériennes civiles internationales et les services énumérés dans ladite annexe (ci-après dénommés « les services convenus »); ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

*Article II*

a) Chacun des services convenus pourra être mis en exploitation dès que la Partie contractante qui, en vertu de l'article premier, a reçu le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour l'exploitation de la route ou des routes indiquées, aura autorisé une entreprise à exploiter la route; sous réserve des dispositions de l'article VII ci-après, la Partie contractante qui aura accordé le droit devra donner sans délai la permission voulue à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur à titre provisoire dès sa signature, le 18 mars 1948, et devenu définitif le 20 décembre 1950, date de sa ratification par les Parties contractantes, conformément à l'article XVIII.

<sup>2</sup> OPACI, Conférence internationale de l'aviation civile de Chicago, *Acte final et appendices* document 2187.

(b) Before being authorized to inaugurate the services provided for in this Agreement the airline or airlines designated by either of the Contracting Parties may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those authorities to other regular international civil air services.

### *Article III*

(a) Operating rights which may have been granted previously by either of the Contracting Parties to a third State or an airline shall continue in force in accordance with the terms on which they were granted.

(b) Each Contracting Party shall remain free to conclude with one or more adjacent States agreements which afford its aircraft advantages greater than those afforded by this Agreement and the annex thereto, provided always that they do not prejudice the rights granted to the other Contracting Party under this Agreement and the annex thereto.

### *Article IV*

In order to prevent discriminatory practices and to ensure equality of treatment, it is agreed that :

(a) Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed fair and reasonable charges for the use of airports and other facilities; nevertheless, such charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel and lubricating oils carried by aircraft of a Contracting Party and spare parts, equipment and general supplies introduced into the territory of one Contracting Party by the other Contracting Party or its nationals and intended solely for use by the aircraft of the latter Party designated to operate the agreed services shall be accorded, with respect to Customs duties, inspection fees or other national duties or charges, treatment not less favourable than that accorded to national or other foreign airlines.

(c) Aircraft operated on the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores carried by civil aircraft of the airlines of either of the Contracting Parties authorized to operate the agreed services, shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt from Customs duties, inspection fees or similar

b) Avant d'être autorisées à mettre en exploitation les services prévus dans le présent Accord, l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par l'une des Parties contractantes pourront être tenues d'apporter aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie contractante la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliquées par ces autorités à l'exploitation des autres services commerciaux réguliers de transports aériens internationaux.

### *Article III*

a) Les droits d'exploitation que l'une des Parties contractantes aurait pu accorder précédemment à un État tiers ou à une entreprise de transports aériens demeureront en vigueur dans les conditions convenues.

b) Chaque Partie contractante demeure libre de conclure avec un ou plusieurs États limitrophes des accords qui concéderaient à ses aéronefs des avantages supérieurs à ceux qu'énoncent le présent Accord et son annexe, à condition toutefois de ne pas porter par là atteinte aux droits reconnus à l'autre Partie contractante aux termes du présent Accord et de son annexe.

### *Article IV*

Pour éviter les pratiques discriminatoires et assurer l'égalité de traitement, il est convenue que :

a) Chacune des Parties contractantes pourra imposer, ou permettre que soient imposées, des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services, à condition que lesdites taxes ou autres droits ne soient pas plus élevés que les droits qui seraient payés, pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services, par ses aéronefs internationaux affectés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants et les huiles lubrifiantes à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes, ainsi que les pièces de rechange, l'équipement et le matériel en général, introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante par la première Partie contractante ou par ses ressortissants, et destinés à l'usage exclusif des aéronefs de cette dernière affectés aux services convenus, bénéficieront de la part de l'autre Partie contractante, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits nationaux, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé à ses entreprises nationales de transports aériens ou à d'autres entreprises de transports aériens étrangers.

c) Les aéronefs des services convenus, les stocks de carburants, d'huiles lubrifiantes et de pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs civils des entreprises de transports aériens des Parties contractantes autorisées à exploiter les services convenus seront, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante, exempts

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

(d) Goods so exempted may not be unloaded save with the approval of the Customs authorities of the other Contracting Party. These goods shall be re-exported and kept under Customs supervision until re-exportation, but the right to dispose of them shall not be affected thereby.

#### *Article V*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or recognized as valid by one Contracting Party shall, provided they have not expired, be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

#### *Article VI*

(a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay in or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation, handling and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by the aircraft of the other Contracting Party.

(b) The laws and regulations of either Contracting Party concerning the admission to, stay in or departure from its territory of passengers, crew or cargo, such as those relating to police, entry, clearance, immigration, passports, Customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of the passengers, crew and forwarding agents concerned, upon entering or leaving and while within the territory of that Contracting Party.

#### *Article VII*

Each Contracting Party reserves the right to withhold from an airline of the other Contracting Party the authorization to which articles I and II hereof refer, or to revoke such permit, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of that Party, or in case of failure by the designated airline to comply with the laws of the State over which it operates, as described in article VI above, or to observe the conditions subject to which the rights are granted in accordance with this Agreement and the annex thereto.



de droits de douane, frais d'inspection et autres droit similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par lesdits aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

d) Les marchandises ainsi exemptées ne pourront être déchargées qu'avec l'assentiment des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Elles devront être réexportées et gardées, jusqu'à réexportation, sous le contrôle de la douane, sans toutefois que cela porte atteinte au droit d'en disposer.

#### *Article V*

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

#### *Article VI*

a) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée et au séjour dans son territoire, ainsi qu'à la sortie dudit territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation, à la manœuvre et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'autre Partie contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer personnellement ou par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom ou pour leur compte, lors de l'entrée et de la sortie du territoire d'une Partie contractante ou pendant le séjour à l'intérieur dudit territoire, au lois et règlements de ladite Partie contractante, régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des passagers, des équipages ou du fret aérien, tels que ceux qui s'appliquent aux formalités de police, d'entrée, de congé, d'immigration et d'émigration, de passeports, de douane et de santé.

#### *Article VII*

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer à une entreprise de l'autre Partie contractante la permission visée aux articles I et II ci-dessus, lorsqu'elle sera fondée à croire qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise ne se trouvent pas entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise désignée ne se conformera pas aux lois de l'État survolé, comme indiqué à l'article VI, ou lorsqu'elle ne remplira pas les conditions auxquelles les droits sont accordés en vertu du présent Accord et de son annexe.

*Article VIII*

Each Contracting Party shall be able freely to replace its concession-holding airlines operating the agreed services by other national airlines after previously informing the other Contracting Party of such changes. The newly designated airline shall have all the rights and duties of its predecessor.

*Article IX*

Breaches of air service by-laws which do not constitute an offence and which are committed in the territory of one of the Contracting Parties by personnel of airlines designated by the other Party shall be reported to that Party's competent aeronautical authorities by the Party within whose territory the breach was committed. If the breach is of a serious nature, the said authorities shall be entitled to request the application of disciplinary measures in proportion to the breach. In the case of repeated breaches, revocation of the rights granted to the concession-holding airline may be requested.

*Article X*

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

*Article XI*

The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall settle by common agreement, on the basis of reciprocity, any question relating to the execution of this Agreement and its annex, and shall consult each other from time to time in order to ensure that the principles and purposes thereof are being applied and carried into effect satisfactorily.

*Article XII*

Should either of the Contracting Parties consider it desirable to modify any provision of the Agreement or the annex (including the routes specified in sections I and II of the annex), it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. Nevertheless, their recommendations on the matter, adopted by mutual agreement, shall come into force only after they have been confirmed by a protocol or an exchange of diplomatic notes.

*Article VIII*

Les Parties contractantes pourront remplacer librement leurs entreprises concessionnaires respectives chargées d'exploiter les services convenus, moyennant communication préalable à l'autre Partie contractante. L'entreprise nouvellement désignée aura tous les droits et obligations de l'ancienne entreprise.

*Article IX*

Les infractions aux dispositions des règlements internes sur la navigation aérienne qui ne constituent pas un délit et qui seraient commises sur le territoire de l'une des Parties contractantes par le personnel des entreprises désignées par l'autre Partie contractante seront portées à la connaissance des autorités aéronautiques compétentes de cette dernière par la Partie sur le territoire de laquelle l'infraction aura été commise. En cas d'infraction grave, lesdites autorités auront le droit de demander l'application de mesures disciplinaires proportionnées à la gravité de l'infraction. En cas de récidive grave, la révocation des droits accordés à l'entreprise concessionnaire pourra être demandée.

*Article X*

Le présent Accord et toutes les conventions y relatives seront enregistrés auprès de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

*Article XI*

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes régleront d'un commun accord, sur la base de la réciprocité, toute question ayant trait à l'exécution du présent Accord et de son annexe, et se consulteront de temps à autre en vue d'assurer le respect des principes et des objectifs dudit Accord et de son annexe, ainsi que l'application satisfaisante de leurs dispositions.

*Article XII*

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord ou de son annexe (y compris les routes indiquées aux tableaux I et II de l'annexe) elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; lesdites consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toutefois, les recommandations que lesdites autorités adopteront de commun accord à cet égard ne prendront effet qu'après avoir été confirmées par un protocole ou un échange de notes diplomatiques.

*Article XIII*

Should a multilateral aeronautical convention come into force for the two Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that convention.

*Article XIV*

Except where otherwise provided in this Agreement or in the annex hereto, any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this agreement or its annex which cannot be settled by consultation or through diplomatic channels shall be referred to arbitration by a tribunal appointed by the two Governments.

*Article XV*

After a period of two months intended to allow of consultation between the Contracting Parties, either Party may notify the other of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall then terminate on the date mentioned in the notice, but in no case earlier than twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. Nevertheless, the notice of termination may be withdrawn by common consent before the expiry of this period. Failing acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received two weeks after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

*Article XVI*

The Contracting Parties undertake to use their good offices with the governments of countries situated along the routes specified in the annex to this agreement with a view to ensuring its complete and effective implementation.

*Article XVII*

For the purposes of this Agreement and its annex :

(1) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Republic of Argentina, the Department of Aviation and, in the case of Denmark the Ministry of Public Works.

(2) The term "territory" shall mean the land areas and territorial waters under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the State concerned.

(3) The term "designated airline" shall mean any airline which the aeronautical authorities of either Contracting Party has indicated in writing

*Article XIII*

Au cas où les deux Parties contractantes viendraient à être liées par une convention multilatérale relative à la navigation aérienne, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

*Article XIV*

Sauf disposition contraire du présent Accord ou de son annexe, tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations ou par la voie diplomatique sera porté devant un tribunal arbitral désigné par les deux gouvernements.

*Article XV*

A l'expiration d'un délai de deux mois destiné à permettre aux Parties contractantes de se consulter, chacune d'elles pourra notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'OACI. L'Accord prendra alors fin à la date prévue dans la notification, mais en aucun cas moins de douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu cette notification. Toutefois, la notification de dénonciation pourra être retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue deux semaines après la date de sa réception par l'OACI.

*Article XVI*

Les Parties contractantes s'engagent à user de leurs bons offices auprès des gouvernements des pays situés le long des routes indiquées dans l'annexe au présent Accord, en vue d'assurer une mise en application intégrale et effective dudit Accord.

*Article XVII*

Aux fins du présent Accord et de son annexe :

1) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République Argentine, du Secrétariat à l'aéronautique et, en ce qui concerne le Danemark, du Ministère des travaux publics.

2) Le terme « territoire » s'entend des régions terrestres et des eaux territoriales placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de l'État intéressé.

3) L'expression « entreprise de transports aériens désignée » s'entend de l'entreprise de transports aériens que les autorités aéronautiques de l'une

to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline designated to operate one or more specified routes in accordance with articles I and II of this Agreement and with the schedules contained in the annex.

(4) The term "traffic requirements" shall mean the demand for passenger, freight and/or mail traffic between the two extremities of a route between the territories of the two Contracting Parties during a specified period.

(5) The term "capacity" shall mean the pay-load which an aircraft is authorized to carry between the point of origin and the point of destination of the service to which it is assigned between the territories of the two Contracting Parties.

(6) The term "service provided" shall mean the capacity of the aircraft used on such a service multiplied by the frequency with which such aircraft operate during a specified period over an agreed route.

(7) The term "transshipment" shall mean that beyond a certain landing point, traffic on a given route is transported by the same airline by aircraft other than those employed at earlier stages on the same route.

(8) The term "air route" shall mean the fixed itinerary followed by an aircraft operating a regular service for the public transport of passengers, goods and/or mail.

(9) "Danish-Argentine traffic" shall be taken to mean traffic originating in Danish territory and bound for Argentine territory, and traffic originating in Argentine territory and bound for Danish territory, whether transported by national airlines of either country or by other foreign airlines.

#### *Article XVIII*

This Agreement shall come into force provisionally on the date of signature and definitively as soon as it has been approved and ratified in accordance with the national legislation of each of the Contracting Parties.

IN WITNESS WHEREOF two copies of the same text in the Spanish and Danish languages, both being equally authentic, are hereby signed at Buenos Aires, this eighteenth day of March 1948.

*(Signed)* Fin LUND

*(Signed)* J. Atilio BRAMUGLIA

*(Signed)* Bartolomé DE LA COLINA

des Parties contractantes auront désignée pour desservir une ou plusieurs des routes indiquées, conformément aux articles I et II du présent Accord et aux tableaux de l'annexe, et qu'elles auront notifiée par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

4) L'expression « exigences du trafic » s'entend de la demande qui existe, à un moment donné, en matière de transport de passagers, de marchandises et/ou de courrier entre les deux points extrêmes d'une route reliant les territoires des deux Parties contractantes.

5) Le terme « capacité » s'entend de la charge payante disponible sur un aéronef entre le point de départ et le point de destination du service que ledit aéronef assure entre les territoires des deux Parties contractantes.

6) L'expression « offre de trafic » s'entend de la capacité des aéronefs affectés à un service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période et sur une route déterminées.

7) L'expression « rupture de charge » signifie qu'au-delà d'une certaine escale, le trafic sur la route considérée est assuré par la même entreprise de transports aériens avec un aéronef différent de celui utilisé sur la même route avant ladite escale.

8) L'expression « route aérienne » s'entend de l'itinéraire fixe que suit un aéronef assurant un service régulier de transport public de passagers, de marchandises et/ou de courrier.

9) L'expression « trafic dano-argentin » s'entend du trafic en provenance d'un point d'origine situé en territoire danois et chargé vers un point de dernière destination situé en territoire argentin, ainsi que du trafic en provenance d'un point d'origine situé en territoire argentin et chargé vers un point de dernière destination situé en territoire danois, que ce trafic soit acheminé par des entreprises nationales de l'un ou l'autre pays ou par des entreprises de nationalité étrangère.

#### *Article XVIII*

Le présent Accord entrera en vigueur à titre provisoire à la date de sa signature, et à titre définitif lorsqu'il aura été approuvé et ratifié conformément à la législation interne de chacune des Parties contractantes.

EN FOI DE QUOI deux exemplaires de teneur identique rédigés en langue danoise et en langue espagnole, les deux textes faisant également foi, ont été signés à Buenos-Aires, le dix-huit mars mil neuf cent quarante-huit.

(Signé) Fin LUND

(Signé) J. Atilio BRAMUGLIA

(Signé) Bartolomé DE LA COLINA

## ANNEX

## I

The Government of Denmark grants the Government of the Republic of Argentina the right to operate, by an airline or airlines of Argentine nationality designated by the latter Government, air transport services in transit through or carrying commercial traffic between the Republic of Argentina and Denmark, without engaging in cabotage, on the routes specified in schedule I of this annex.

## II

The Government of the Republic of Argentina grants the Government of Denmark the right to operate, by an airline or airlines of Danish nationality designated by the latter Government, air transport services in transit through or carrying commercial traffic between Denmark and the Republic of Argentina, without engaging in cabotage, on the routes specified in schedule II of this annex.

## III

The airline or airlines designated by each of the Contracting Parties in accordance with the provisions of this agreement shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, rights of transit and of non-traffic stops, as well as the right, in international traffic in passengers, cargo and mail, to stop at and depart from the points enumerated on each of the specified routes, subject to the conditions set forth in this annex, and the right to use on such routes airports and ancillary facilities designated for international traffic.

## IV

There shall be fair and equal opportunity for the airlines of the Contracting Parties to operate each of the agreed services between their respective territories.

## V

The air service provided under this Agreement shall bear a close relationship to traffic requirements between the territories of the Contracting Parties.

## VI

Each of the Contracting Parties agrees to recognize that fifth-freedom traffic is supplementary to traffic requirements between the terminal points on the routes between the territories of the Contracting Parties and, at the same time, subordinate to third and fourth-freedom traffic requirements between the territory of the other Contracting Party and a country on the route.



## ANNEXE

## I

Le Gouvernement du Danemark accorde au Gouvernement de la République Argentine le droit d'exploiter, par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens de nationalité argentine désignées par ce dernier pays, sur les routes indiquées au tableau I de la présente annexe, des services de transports aériens qui traverseront en transit les territoires de la République Argentine et du Danemark ou qui assureront un trafic commercial entre ces territoires, exception faite du cabotage.

## II

Le Gouvernement de la République Argentine accorde au Gouvernement du Danemark le droit d'exploiter, par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens de nationalité danoise désignées par ce dernier pays, sur les routes indiquées au tableau II de la présente annexe, des services de transports aériens qui traverseront en transit les territoires du Danemark et de la République Argentine ou qui assureront un trafic commercial entre ces territoires, exception faite du cabotage.

## III

Une ou plusieurs entreprises de transports aériens désignées par chacune des Parties contractantes dans les conditions prévues au présent Accord bénéficieront sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points énumérés sur chacune des routes indiquées, du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit d'entrée et de sortie à des fins commerciales pour le transport en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier, dans les conditions définies dans la présente annexe, ainsi que du droit d'utiliser sur lesdites routes les aéroports et facilités auxiliaires affectés au trafic international.

## IV

Les entreprises de transports aériens des Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services sur chacune des routes convenues reliant leurs territoires respectifs.

## V

Les services aériens assurés en vertu du présent Accord devront être adaptés de près aux exigences du trafic entre les territoires des Parties contractantes.

## VI

Les deux Parties contractantes reconnaissent que le trafic de cinquième liberté est complémentaire du trafic entre les points terminus des routes reliant les territoires des Parties contractantes, tout en étant subordonné aux exigences du trafic de troisième et quatrième libertés entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un pays traversé par la route.

Should one of the Contracting Parties and another country on the route agree on a method of regulating traffic between the two countries, the other Contracting Party shall be obliged to respect the agreement in so far as it does not conflict with the provisions of this Agreement and its annex.

The services provided shall be related to the requirements of the area through which the airline passes, due account being taken of regional and local services, and to the requirements of through-airline operation.

In this connexion both Contracting Parties recognize that the development of local and regional services is the legitimate right of their respective countries. They therefore agree to consult each other from time to time on the manner in which the provisions of this section are applied by their respective airlines in order to ensure that their interests in the local and regional services and through services are not prejudiced. They also agree that, if an intermediate country raises an objection, they will consult immediately with a view to applying the foregoing provisions in a concrete and practical manner to each individual case.

## VII

If any airline or airlines of either Contracting Party should be temporarily prevented from taking advantage immediately of the opportunity extended to it by section IV of this annex, both Contracting Parties shall consider the situation with a view to facilitating the necessary development. If the airline of that Contracting Party should wish to increase its own contribution to the said service, then the airline of the other Contracting Party shall withdraw, four months after being notified, any services which it may have increased in view of the circumstance referred to in the foregoing paragraph.

## VIII

To ensure compliance with the principles and provisions set forth in this Agreement and annex (in particular sections IV, V, VI and VII of the latter), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall hold regular and frequent consultations and shall take into account the traffic statistics which they undertake to compile and to exchange periodically.

Without prejudice to the compilation of special statistics on Argentine-Danish traffic, it is agreed in particular that the statistics to be taken as the basis for any adjustments to be made between the airlines of the two Contracting Parties or between the Parties themselves shall be those relating to Argentine-Scandinavian traffic, that is to say, to traffic between Argentina, on the one hand, and Denmark, Sweden and Norway, on the other.

## IX

(a) Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid in particular to operating costs, reasonable profit, the different characteristics of each service (such as speed and comfort) and the rates charged by other airlines operating over all or part

Au cas où l'une des Parties contractantes viendrait à conclure avec un autre pays traversé par la route un accord réglementant le trafic entre ces deux pays, l'autre Partie contractante sera tenue de respecter ledit accord dans la mesure où il n'ira pas à l'encontre des dispositions du présent Accord et de son annexe.

L'offre de trafic devra être adaptée aux besoins de la région traversée par l'entreprise de transports aériens, compte dûment tenu des services régionaux et locaux; elle devra également être adaptée aux besoins du trafic entre les points terminus.

Les deux Parties contractantes reconnaissent, à cet égard, que le développement des services locaux et régionaux constitue pour leurs pays respectifs un droit légitime. Elles conviennent, en conséquence, de se consulter périodiquement sur la manière dont leurs entreprises de transports aériens respectives se conforment aux règles énoncées ci-dessus, dans la présente section, afin de s'assurer qu'il n'est pas porté atteinte aux intérêts de leurs services locaux et régionaux, ni à ceux de leurs services long-courriers. Les Parties contractantes conviennent également, en cas d'objection de la part d'un pays intermédiaire, de procéder immédiatement à des consultations afin d'appliquer ces règles de façon concrète et pratique à tout cas particulier.

## VII

Au cas où une entreprise ou des entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes seraient momentanément dans l'impossibilité de se prévaloir de la faculté mentionnée à la section IV de la présente annexe, les deux Parties contractantes examineront la situation en vue de faciliter les ajustements nécessaires. Lorsque l'entreprise de transports aériens de la première Partie contractante souhaitera augmenter sa propre contribution au service en question, l'entreprise de l'autre Partie contractante devra retirer, dans un délai de quatre mois à compter de la date de la notification, les services supplémentaires qu'elle aura fournis en raison des circonstances indiquées dans la première partie de la présente section.

## VIII

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procéderont à des consultations régulières et fréquentes en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord et de son annexe (notamment des sections IV, V, VI et VII de cette dernière) et elles tiendront compte des statistiques de trafic qu'elles s'engagent à établir et à se communiquer périodiquement.

Sans préjudice de l'établissement de statistiques visant exclusivement le trafic dano-argentin, il est expressément entendu que les statistiques qui serviront de base pour les ajustements à réaliser entre les entreprises de transports aériens des deux Parties contractantes, ou entre ces Parties elles-mêmes, seront celles de l'ensemble du trafic entre l'Argentine et la Scandinavie, c'est-à-dire du trafic entre l'Argentine, d'une part, et le Danemark, la Norvège et la Suède, d'autre part.

## IX

a) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu, notamment, des conditions d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal, des différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service telles que la vitesse

of the same route. For this purpose account shall be taken of the recommendations of the International Air Transport Association.

(b) The rates to be charged by one of the Contracting Parties in respect of traffic picked up or set down at the various stops on a route may not be lower than those charged for the same traffic by the other Contracting Party over the same sector of the route.

(c) The airlines designated by each Contracting Party shall first agree on the rates to be charged, after consultation with the other airlines operating all or part of the route concerned.

(d) The rates fixed as aforesaid shall be submitted for approval to the Contracting Parties. In the event of disagreement between the designated airlines, the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement; should they fail to do so, the procedure laid down in article XII of the Agreement shall be followed.

## X

Changes made by either Contracting Party in the routes described in the schedules of the annex, except changes in the points served by these airlines in the territory of the other Contracting Party shall not be considered as modifications of the annex. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such changes provided that notice of any change is given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

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

## XI

(a) Transshipment when justified by economy of operation shall be permitted at any stop on the agreed routes.

(b) Nevertheless, no transshipment may be made in the territory of either Contracting Party if it alters the operational characteristics of a through service or if it would be inconsistent with the principles set forth in this Agreement and its annex.

## XII

(a) After the present agreement has come into force, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the authorizations extended to the airline or airlines designated by them to operate

et le confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens sur tout ou partie de la même route. Il sera tenu compte, à cette fin, des recommandations formulées par l'Association du transport aérien international (IATA).

b) Les tarifs appliqués par l'une des Parties contractantes pour les passagers, les marchandises ou le courrier pris à bord ou déposés aux escales situées sur une route donnée, ne pourront être inférieurs à ceux que l'autre Partie contractante applique pour le même trafic sur la même section de route.

c) Les entreprises de transports aériens désignées par chacune des Parties contractantes devront en premier lieu fixer par voie d'accord les tarifs à appliquer, après consultation avec les autres entreprises de transports aériens exploitant la même route ou une section de celle-ci.

d) Tout tarif ainsi convenu sera soumis à l'approbation des Parties contractantes. En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens désignées, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir directement à une entente; si elles n'y parviennent pas, il y aura lieu de recourir à la procédure prévue à l'article XII de l'Accord.

## X

Les changements apportés par l'une des Parties contractantes aux routes définies dans les tableaux de la présente annexe, à l'exception de ceux qui modifieraient les points desservis sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérés comme des modifications de l'annexe. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à ces changements, à condition toutefois d'en aviser sans délai les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Si ces dernières, en se fondant sur les principes énoncés à la section VI de la présente annexe, constatent que les intérêts de leur entreprise ou de leurs entreprises subissent un préjudice du fait que l'entreprise ou les entreprises de la première Partie contractante transportent des passagers, des marchandises ou du courrier entre le territoire de la deuxième Partie contractante et le nouveau point situé sur le territoire d'un pays tiers, les autorités des deux Parties contractantes se consulteront en vue d'aboutir à un arrangement satisfaisant.

## XI

a) Il sera permis d'effectuer, à n'importe quel point d'escale situé sur l'une des routes convenues, des ruptures de charge justifiées par des raisons d'économie d'exploitation.

b) Toutefois, il ne pourra être effectué, sur les territoires de l'une ou de l'autre Partie contractante, aucune rupture de charge qui ait pour résultat de modifier les caractéristiques de l'exploitation d'un service long-courrier ou qui soit incompatible avec les principes énoncés dans le présent Accord et son annexe.

## XII

a) Lorsque le présent Accord sera entré en vigueur, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiqueront aussitôt que possible les informations concernant les autorisations données à l'entreprise ou aux entreprises de transports

the routes, or fractions thereof, specified in the schedules of this annex. Such exchange of information shall include copies of the authorizations granted, any modifications thereof and all annexed documents.

(b) Eight days prior to the effective inauguration of their respective concessions, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall communicate to each other, for the purposes of their approval, the time-tables, frequencies and types of aircraft normally used in their services. Any change shall also be communicated.

### XIII

Each designated airline may, subject to authorization by the competent territorial aeronautical authority, maintain its own technical and administrative personnel at the airport of the other Contracting Party.

### XIV

So long as a visa is required for the admission of aliens into the two countries, the crews employed on the agreed services whose names appear on the documents of aircraft of the two countries, shall be exempt from the compulsory visa. They shall be required to hold valid passports issued in their own name and an identity document issued by the airline by which they are employed.

### SCHEDULE I

Buenos Aires — Rio de Janeiro — Natal — Dakar — Casablanca — Paris — London — Copenhagen — Stockholm, in both directions.

### SCHEDULE II

Sweden and/or Norway and/or Denmark via intermediate stops in Europe and Africa — Natal or Recife — Rio de Janeiro — Montevideo — Buenos Aires and beyond to Santiago de Chile, in both directions.

aériens qu'elles auront désignées pour exploiter les routes mentionnées aux tableaux de la présent annexe ou des sections desdites routes. Ces informations comporteront notamment copie des autorisations accordées, de leurs modifications, ainsi que de tous documents annexés.

b) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiqueront, huit jours avant la mise en exploitation effective de leurs concessions respectives, les horaires et les fréquences, aux fins d'approbation, ainsi que les types d'aéronefs qui seront normalement utilisés sur leurs services. Elles devront également se tenir au courant de toutes modifications.

### XIII

Chaque entreprise de transports aériens désignée pourra, sous réserve de l'agrément de l'autorité aéronautique du territoire intéressé, établir sur l'aéroport de l'autre Partie contractante son propre personnel technique et administratif.

### XIV

Aussi longtemps que subsistera la formalité du visa pour l'admission des étrangers dans les deux pays, les équipages inscrits sur les listes de bord des aéronefs des deux pays affectés aux services convenus seront exempts du visa obligatoire. Ils devront être en possession d'un passeport en cours de validité établi à leur nom et d'une pièce d'identité délivrée par l'entreprise de transports aériens à laquelle ils appartiennent.

### TABLEAU I

Buenos-Aires — Rio-de-Janeiro — Natal — Dakar — Casablanca — Paris — Londres — Copenhague — Stockholm, dans les deux sens.

### TABLEAU II

Suède et/ou Norvège et/ou Danemark — points intermédiaires en Europe et en Afrique — Natal ou Recife — Rio-de-Janeiro — Montevideo — Buenos-Aires, avec prolongement jusqu'à Santiago de Chili, dans les deux sens.





No. 1312

---

**GREECE  
and  
SWITZERLAND**

**Provisional agreement relating to air services (with annex  
and exchange of notes). Signed at Athens, on 26 May  
1948**

*Official texts of the Agreement: Greek and French.*

*Official text of the exchange of notes: French.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 18 July 1951.*

---

**GRÈCE  
et  
SUISSE**

**Accord provisoire relatif aux lignes aériennes (avec annexe  
et échange de notes). Signé à Athènes, le 26 mai 1948**

*Textes officiels de l'Accord: grec et français.*

*Texte officiel de l'échange de notes: français.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 18 juillet 1951.*

## No. 1312. GREEK TEXT — TEXTE GREC

ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ  
ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΕΛΒΕΤΙΑΣ

Ἡ Ἑλληνικὴ Βασιλικὴ Κυβέρνησις καὶ τὸ Ἑλβετικὸν Ὅμοσπονδιακὸν Συμβούλιον ἐπιθυμοῦντες νὰ συνάψωσι Συμφωνίαν περὶ ἐγκαταστάσεως τακτικῶν ἀναερίων συγκοινωνιῶν μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Ἑλβετίας ὤρισαν, πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον, τοὺς πληρεξουσίουσιν των, οἵτινες συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν διατάξεων :

## ἄρθρον 1

Τὰ συμβαλλόμενα Μέρη χορηγοῦσιν ἀλλήλοις ἐν καιρῷ εἰρήνης τὰ ἐν τῷ συνημμένῳ Παραρτήματι καθοριζόμενα δικαιώματα διὰ τὴν ἐγκατάστασιν διεθνῶν ἀναερίων πολιτικῶν ὁδῶν καὶ γραμμῶν ὀριζομένων ἐν τῷ Παραρτήματι τούτῳ.

Αἱ γραμμαὶ αὗται δύνανται νὰ τεθῶσιν ἐν λειτουργίᾳ ἀμέσως ἢ μεταγενεστέρως κατ' ἐπιλογὴν τοῦ συμβαλλομένου Μέρους εἰς ὃ τὰ δικαιώματα ταῦτα χορηγοῦνται.

## ἄρθρον 2

α) (1) Ἐκάστη τῶν οὕτω καθοριζομένων ἀναερίων γραμμῶν, θὰ τίθεται εἰς λειτουργίαν εὐθὺς ὡς τὸ Συμβαλλόμενον Μέρος, τὸ ὁποῖον δυνάμει τοῦ ἄρθρου πρώτου ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ὀρίσῃ μίαν ἢ πλείονας ἐπιχειρήσεις ἀναερίων μεταφορῶν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐν λόγῳ ὁδῶν, θὰ προβῇ εἰς τὸν διορισμὸν τοῦτον.

(2) Τὸ Συμβαλλόμενον Μέρος ὅπερ θὰ ἔχη χορηγήσει τὸ δικαίωμα τοῦτο, δέον, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ τοῦ ἀκολουθίου ἄρθρου 6, νὰ χορηγήσῃ, ἄνευ ἀναβολῆς, τὴν ἀπαιτουμένην ἄδειαν ἐκμεταλλεύσεως εἰς τὴν ἢ τὰς ἐνδιαφερομένας ἐπιχειρήσεις.

β) (1) Ἡ ἢ αἱ οὕτω ὀρισθεῖσαι ἐπιχειρήσεις, θὰ δύνανται νὰ κληθῶσι, πρὶν ἢ ἐξουσιοδοτηθῶσι νὰ ποιήσωνται ἐναρξιν τῆς λειτουργίας τῶν διὰ τῆς παρούσης Συμφωνίας καθορισθεισῶν γραμμῶν, ὅπως παρέξωσιν εἰς τὰς ἀρμοδίας Ἀεροπορικὰς Ἀρχὰς τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους, ἀποδείξεις τῶν προσόντων των καὶ τοῦτο συμφώνως πρὸς τοὺς ἐν ἰσχύϊ ἐν τῇ τελευταίᾳ ταύτῃ χώρᾳ νόμους καὶ κανονισμοὺς περὶ ἐκμεταλλεύσεως διεθνῶν πολιτικῶν γραμμῶν ὑπὸ ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων ἀναερίων μεταφορῶν.

2. Εἰς τὰς περιοχὰς τὰς ὑποκειμένας εἰς στρατιωτικὴν κατοχὴν ἢ ἐπηρεαζόμενας ἐκ ταύτης, ἢ ἐναρξιν λειτουργίας τῶν γραμμῶν τούτων θὰ ὑπόκειται εἰς τὴν ἔγκρισιν τῶν ἀρμοδίων στρατιωτικῶν ἀρχῶν.

## Άρθρον 3

Πρὸς ἀποφυγὴν πάσης διακρίσεως καὶ ἐξασφάλισιν ἰσότητος μεταχειρίσεως συμφωνεῖται ὅτι:

α) Ἐκαστον συμβαλλόμενον Μέρος θὰ δύναται νὰ εἰσπράξῃ ἢ νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν εἰσπραξιν δικαίων καὶ λογικῶν τελῶν διὰ τὴν χρῆσιν ἀερολιμένων καὶ ἐτέρων ἐγκαταστάσεων. Τὰ συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνοῦν οὐχ' ἦττον, ὅτι τὰ τέλη ταῦτα δὲν θὰ ὑπερβαίνουν τὰ τοιαῦτα, ἅτινα θὰ πληρώνωνται διὰ τὴν χρῆσιν τῶν ἐν λόγῳ ἀερολιμένων καὶ ἐγκαταστάσεων, ὑπὸ τῶν ἐθνικῶν των ἀεροσκαφῶν τῶν χρησιμοποιομένων εἰς ὁμοίας διεθνεῖς γραμμὰς.

β) Ἡ καύσιμος ὕλη, τὰ λιπαντικὰ ἔλαια καὶ τὰ ἀνταλλακτικὰ τὰ εἰσαγόμενα εἰς τὸ ἔδαφος ἐνὸς Συμβαλλομένου Μέρους ὑπὸ ἐπιχειρήσεως ἐναερίων μεταφορῶν ὀρισθείσης παρὰ τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους διὰ λογαριασμὸν τοιαύτης ἐπιχειρήσεως καὶ προοριζόμενα μόνον διὰ τὴν χρῆσιν τῶν ἀεροσκαφῶν τῆς τελευταίας ταύτης θὰ τυγχάνουν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐπιβολὴν τελωνειακῶν δασμῶν, ἐξόδων ἐλέγχου ἢ ἐτέρων δασμῶν ἢ ἐθνικῶν τελῶν ἐπιβαλλομένων ὑπὸ τοῦ Συμβαλλομένου Μέρους εἰς τὸ ἔδαφος τοῦ ὁποίου ἐγένετο ἢ εἰσαγωγὴ τῆς ἐθνικῆς μεταχειρίσεως καὶ τῆς τοῦ πλεόν εὐνοουμένου ἔθιους.

γ) Τὰ ἀεροπλάνα τῶν παρ' ἐνὸς Συμβαλλομένου Μέρους ὀρισθεισῶν ἐπιχειρήσεων χειριζόμενα ἐπὶ τῶν ὁδῶν, τῶν ἀποτελουσῶν ἀντικείμενον τῆς παρουσίας συμφωνίας, ὡς ἐπίσης ἡ καύσιμος ὕλη, τὰ λιπαντικὰ ἔλαια, τὰ ἀνταλλακτικὰ, ἢ κανονικὴ ἐξάρτησις καὶ τὰ ἐφόδια καὶ τρόφιμα τὰ παραμένοντα εἰς τὰ πολιτικὰ ταῦτα ἀεροσκάφη θὰ ἀπαλλάσσωνται εἰς τὸ ἔδαφος τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους τῶν τελωνειακῶν δασμῶν, ἐξόδων ἐλέγχου ἢ ἐτέρων ὁμοίων δασμῶν καὶ τελῶν ἀκόμη καὶ ἐὰν αἱ προμήθειαι αὗται χρησιμοποιοῦνται ἢ καταναλίσκωνται ὑπὸ ἢ ἐπὶ τῶν ἀεροσκαφῶν τούτων κατὰ τὴν διάρκειαν πτήσεων ὑπερθεν τοῦ ἐν λόγῳ ἐδάφους:

δ) Τὰ ἐφόδια τὰ ἀπαριθμούμενα ἐν τῇ παραγρ. (γ) τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ τὰ ἀπολαμβάνοντα τῆς ὡς ἄνω καθοριζομένης ἀπαλλαγῆς, δὲν δύναται νὰ ἐκφορτωθῶσι εἰμὴ μόνον τῇ ἐγκρίσει τῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους. Θὰ παραμείνωσι ὑπὸ τὸν τελωνειακὸν ἔλεγχον τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους μέχρι τῆς ἐνδεχομένης ἐπανεξαγωγῆς.

## Άρθρον 4

Τὰ πιστοποιητικὰ πλωϊμότητος, τὰ πτυχία ἰκανότητος καὶ αἱ ἄδειαι ἐξασκήσεως ἐπαγγέλματος ἐκδιδόμενα ἢ κεκυρωμένοι παρ' ἐνὸς συμβαλλομένου Μέρους καὶ μὴ λήξασαι, θ' ἀναγνωρίζωνται ὑπὸ τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν γραμμῶν τῶν καθοριζομένων ἐν τῷ Παραρτήματι. Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Μέρος ἐπιφυλάσσει οὐχ' ἦττον εἰς ἑαυτὸ τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ μὴ ἀναγνωρίξῃ διὰ τὴν κυκλοφορίαν ὑπερθεν τοῦ ἰδίου αὐτοῦ ἐδάφους τὰ πιστοποιητικὰ ἰκανότητος καὶ τὰς ἀδείας ἐξασκήσεως ἐπαγγέλματος τὰς χορηγηθείσας εἰς τοὺς ἰδίους αὐτοῦ ὑπηκόους ὑπὸ ἐτέρου Κράτους.

## \*Άρθρον 5

α) Οί νόμοι καί κανονισμοί οί διέποντες εἰς τὸ ἔδαφος ἐνὸς Συμβαλλομένου Μέρους τὴν εἴσοδον καὶ τὴν ἔξοδον τῶν ἀεροσκαφῶν τῶν χρησιμοποιουμένων εἰς τὴν διεθνή ἀεροναυτιλίαν, ἢ διέποντες τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ τὴν πλωιμότητα τῶν ἐν λόγῳ ἀεροσκαφῶν, ἐνῶ εὐρίσκονται ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ ἔδαφους τούτου, θὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὰ ἀεροσκάφη τῆς ἐπιχειρήσεως ἢ τῶν ἐπιχειρήσεως τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους.

β) Οί νόμοι καὶ κανονισμοί οί διέποντες εἰς τὸ ἔδαφος ἐνὸς Συμβαλλομένου Μέρους, τὴν εἴσοδον, τὴν διαμονὴν ἢ τὴν ἔξοδον ἐπιβατῶν, πληρωμάτων ἢ ἐμπορευμάτων ὡς οἱ ἀφορῶντες τὰς διατυπώσεις ἐλευθέρως ἐπικοινωνίας, τὴν μετανάστευσιν, τὰ διαβατήρια, τὸ τελωνεῖον καὶ τὴν κάθαρσιν, θὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τοὺς ἐπιβάτας, τὰ πληρώματα καὶ ἐμπορεύματα τὰ μεταφερόμενα διὰ τῶν ἀεροσκαφῶν τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους καθ' ὃν χρόνον τὰ ἀεροσκάφη ταῦτα εὐρίσκονται εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἔδαφος.

## \*Άρθρον 6

\*Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Μέρος ἐπιφυλάσσει εἰς ἑαυτὸ τὸ δικαίωμα ν' ἀρνήται ἀδειαν ἐκμεταλλεύσεως εἰς ἐπιχείρησιν ὀρισθεῖσαν παρὰ τοῦ ἐτέρου Συμβαλλομένου Μέρους ἢ νὰ τὴν ἀνακαλῆ ἐφ' ὅσον δὲν ἔχει ἀποδείξει ὅτι οὐσιῶδες μέρος τῆς ἰδιοκτησίας καὶ ὁ πραγματικὸς ἔλεγχος τῆς ἐπιχειρήσεως ταύτης εὐρίσκονται εἰς χεῖρας ὑπηκόων τοῦ τελευταίου τούτου Συμβαλλομένου Μέρους ἢ ἐφ' ὅσον ἡ ἐπιχείρησις αὐτὴ δὲν συμμορφοῦται πρὸς τοὺς νόμους καὶ κανονισμοὺς τοῦ Κράτους ὑπερθεν τοῦ ὁποίου ἵπταται ὡς καθορίζεται ἐν τῷ ὡς ἄνω ἀρθρῷ 5 ἢ δὲν πληροῖ τὰς ὑποχρεώσεις αὐτῆς ἐπιβάλλει ἢ παροῦσα Συμφωνία.

## \*Άρθρον 7

\*Ἡ παροῦσα Συμφωνία ὡς καὶ ἅπασαι ἐκ ταύτης ἀπορρέουσαι συμβάσεις, θέλουσι καταχωρηθῆ εἰς τὴν Ὄργάνωσιν Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, ἰδρυθεῖσαν διὰ τῆς Συμφωνίας περὶ Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας τῆς ὑπογραφείσης τῇ 7 Δεκεμβρίου 1944 ἐν Σικάγῳ.

## \*Άρθρον 8

\*Ἐν τῷ πνεύματι στενῆς συνεργασίας, αἱ ἀρμόδια Ἀεροπορικὰ Ἀρχαὶ τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, θέλουσι συσκέπτεσθαι ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρόν, ἐφ' ὅσον παρίσταται ἀνάγκη, χάριν τῆς ἐξακριβώσεως τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀρχῶν τῶν καθοριζομένων ἐν τῇ παρούσῃ συμφωνίᾳ καὶ τῷ Παραρτήματι τῆς καὶ τῆς ἱκανοποιητικῆς ἐκτελέσεώς της.

## \*Άρθρον 9

Ἐν περιπτώσει καθ' ἣν Συμβαλλόμενον Μέρος κρίνει ὡς ἐπιθυμητὴν τὴν τροποποίησιν διατάξεώς τινος τοῦ Παραρτήματος τῆς παρούσης Συμφωνίας, αἱ ἀρμόδιαι Ἀεροπορικαὶ Ἀρχαὶ τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, θὰ δύνανται, δι' ἀπ' εὐθείας συμφωνίας μεταξύ των, νὰ προβοῦν εἰς τὴν τοιαύτην τροποποίησιν.

## \*Άρθρον 10

Πᾶσα διαφορὰ μεταξύ τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, ἀφορῶσα τὴν ἐρμηνείαν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης συμφωνίας ἢ τοῦ Παραρτήματός της, ἣτις δὲν θὰ δύναται νὰ διακανονισθῇ διὰ τῆς ὁδοῦ τῶν ἀπ' εὐθείας διαπραγματεύσεων, θὰ ὑποβάλλεται, εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Ὁργανώσεως περὶ Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, συμφώνως πρὸς τὸ \*Άρθρον 84 τῆς Συμβάσεως περὶ Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, τῆς ὑπογραφείσης ἐν Σικάγῳ τὴν 7ην Δεκεμβρίου 1944. Ἐν τούτοις, τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη δένανται, διὰ κοινῆς συμφωνίας, νὰ διακανονίσωσι τὴν διαφορὰν, ὑποβάλλοντα ταύτην εἴτε εἰς Διαιτητικὸν Δικαστήριον, εἴτε εἰς πᾶν ἕτερον πρόσωπον ἢ Ὁργανισμόν ὀριζόμενον παρὰ τούτων.

Τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη ὑποχρεοῦνται νὰ συμμορφωθῶσι πρὸς τὴν ἐκδοθεῖσαν ἀπόφασιν.

## \*Άρθρον 11

Ἐν περιπτώσει καθ' ἣν πολυμερῆς Σύμβασις περὶ Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας ἤθελε τεθῆ ἐν ἰσχύι διὰ τὰ δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, ἢ παρούσα Συμφωνία καὶ τὸ Παράρτημά της θὰ προσαρμόζονται πρὸς τὴν ἐν λόγῳ Σύμβασιν.

## \*Άρθρον 12

Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Μέρος θὰ δύναται, ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν, νὰ γνωρίσῃ πρὸς τὸ ἕτερον Συμβαλλόμενον Μέρος, τὴν ἐπιθυμίαν του νὰ καταγγείλῃ τὴν παρούσαν Συμφωνίαν. Ἡ τοιαύτη καταγγελία θὰ ἰσχύῃ δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως τῆς καταγγελίας ὑπὸ τοῦ ἑτέρου Συμβαλλομένου Μέρους, ἐκτὸς ἐὰν ἡ καταγγελία αὕτη ἤθελεν ἀκυρωθῆ κοινῇ συμφωνίᾳ πρὸ τοῦ τέλους τῆς ἐν λόγῳ περιόδου.

## \*Άρθρον 13

Ἡ παρούσα συμφωνία θὰ τεθῆ ἐν ἰσχύι ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ὑπογραφῆς της.

Ἡ Ἑλληνικὴ Βασιλικὴ Κυβέρνησις θ' ἀνακοινώσῃ εἰς τὸ Ἑλβετικὸν Ὁμοσπονδιακὸν Συμβούλιον τὴν κύρωσιν τῆς παρούσης Συμφωνίας ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Βουλῆς καὶ τὸ Ἑλβετικὸν Ὁμοσπονδιακὸν Συμβούλιον θὰ θεωρήσῃ τὴν Συμφωνίαν ταύτην ὡς ὀριστικὴν ἀπὸ τῆς ἐν λόγῳ ἀνακοινώσεως.

Εἰς πίστῳσιν τῶν ἀνωτέρῳ οἱ πληρεξούσιοι, δεόντως ἐξουσιοδοτημένοι πρὸς τοῦτο, ὑπὸ τῆς οἰκείας Κυβερνήσεώς των, ὑπέγραψαν τὴν παρούσαν Συμφωνίαν καὶ ἔθεσαν τὰς ἑαυτῶν σφραγίδας.

Ἐγένετο ἐν Ἀθήναις τῇ 26 Μαΐου 1948 εἰς διπλοῦν, εἰς τὴν Ἑλληνικὴν καὶ Γαλλικὴν γλῶσσαν ἀμφοτέρων τῶν κειμένων θεωρουμένων ἐξ ἴσου αὐθεντικῶν.

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Βασιλικὴν Κυβέρνησιν  
Κ. ΤΣΑΛΔΑΡΗΣ

Διὰ τὸ Ἑλβετικὸν Ὁμοσπονδιακὸν Συμβούλιον  
C. STUCKI

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### I

Ἡ ἢ αἱ Ἑλληνικαὶ Ἐπιχειρήσεις Ἐναερίων Μεταφορῶν ἐξουσιοδοτημένοι, δυνάμει τῆς παρούσης Συμφωνίας, θὰ ἀπολαμβάνωσι τοῦ δικαιώματος διαπτήσεως τοῦ Ἑλβετικοῦ ἐδάφους καὶ τοῦ τῆς ἐν αὐτῷ σταθμεύσεως δι' οὐχὶ ἐμπορικοῦς σκοποῦς, ὡς ἐπίσης καὶ τοῦ δικαιώματος νὰ φορτώνωσι καὶ ἐκφορτώνωσι διεθνή φορτία, εἰς ἐμπορεύματα, ταχυδρομεῖον καὶ ἐπιβάτας ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν ὁδῶν: Ἀθήναι-Ἑλβετία (εἰς ἀπ' εὐθείαν πτήσιν ἢ δι' ἐνδιαμέσων σημείων) καὶ πέραν ταύτης καὶ τανάπαυιν.

### II

Ἡ ἢ αἱ Ἑλβετικαὶ Ἐπιχειρήσεις Ἐναερίων Μεταφορῶν ἐξουσιοδοτούμεναι, δυνάμει τῆς παρούσης Συμφωνίας, θὰ ἀπολαμβάνωσι τοῦ δικαιώματος διαπτήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐδάφους καὶ τοῦ τῆς ἐν αὐτῷ σταθμεύσεως δι' οὐχὶ ἐμπορικοῦς σκοποῦς, ὡς ἐπίσης καὶ τοῦ δικαιώματος νὰ φορτώνωσι καὶ νὰ ἐκφορτώνωσι διεθνή φορτία, εἰς ἐμπορεύματα, ταχυδρομεῖον καὶ ἐπιβάτας ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν ὁδῶν: Ἑλβετία-Ἀθήναι (εἰς ἀπ' εὐθείαν πτήσιν ἢ δι' ἐνδιαμέσων σημείων) καὶ πέραν τούτων καὶ τανάπαυιν.

### III

Διὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐναερίων γοαμῶν τῶν ἀποτελουσῶν ἀντικείμενον τῆς παρούσης Συμφωνίας καὶ τοῦ Παραρτήματός της, συμφωνεῖται μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν:

1. Ὅτι εἶναι ἐπιθυμητὸν νὰ προκληθῇ καὶ νὰ ἐνθαρυνθῇ ἡ εὐρύτερα δυνατὴ διανομὴ τῶν πλεονεκτημάτων τῶν προσποριζομένων ἐκ τῶν ἐναερίων ταξιδίων ἐπὶ γενικῇ ὠφελείᾳ τῆς ἀνθρωπότητος, διὰ τῶν εὐθνητοτέρων τιμῶν, τῶν συμβιβαζομένων πρὸς ὑγιεῖς οἰκονομικὰς ἀρχὰς καὶ νὰ ἐνθαρυνθοῦν τὰ διεθνή ἐναερία ταξίδια ὡς μέσον προαγωγῆς φιλικῆς κατανοήσεως καὶ κοινῆς ἀγαθῆς προαιρέσεως, μεταξὺ τῶν λαῶν καὶ νὰ ἐξασφαλισθοῦν συγχρόνως τὰ πολυάριθμα ἔμμεσα ὠφελήματα τοῦ νέου τούτου μεταφορικοῦ μέσου, διὰ τὴν κοινὴν εὐπραγίαν τῶν δύο Χωρῶν.

2. Ὅτι αἱ προβλεπόμεναι ἐναερίοι γραμμαὶ δέον νὰ ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ κοινοῦ δι' ἐναερίους μεταφοράς.

3. Ὅτι δέον νὰ ὑφίσταται διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν δικαία καὶ ἴση εὐκαιρία νὰ ἐξυπηρετοῦν, μεταξύ τῶν οἰκείων ἐδαφῶν των τὰς ὁδοὺς τὰς ἀποτελοῦσας ἀντικείμενον τῆς παρούσης Συμφωνίας καὶ τοῦ Παραρτήματός της.

4. Ὅτι πὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν διαβατικῶν γραμμῶν τῶν καθοριζομένων ἐν τῷ παρόντι Παραρτήματι, αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν τὰ ἀμοιβαία συμφέροντά των ἐπὶ τῶν κοινῶν διαδρομῶν ἵνα μὴ ἐπηρεάζωνται ἀσκόπως αἱ οἰκεῖαι γραμμαὶ των.

5. Ὅτι αἱ προβλεπόμεναι ἐναερίοι ὑπηρεσίαι θὰ ἔχωσι ὡς πρῶτιστον σκοπὸν νὰ προσφέρωσι χωρητικότητα ἀνταποκρινομένην πρὸς τὰς ἐμπορικὰς ἀνάγκας μεταξύ τῆς Χώρας εἰς ἣν ἀνήκουσι αἱ ἐπιχειρήσεις καὶ τῶν Χωρῶν δι' ἃς προορίζεται τὸ φορτίον.

#### IV

Τὸ δικαίωμα ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῶν καθοριζομένων ἐν τῷ παρόντι Παραρτήματι διεθνοῦς ἐμπορικοῦ φορτίου προοριζομένου διὰ ἢ προερχομένου ἐκ τρίτων Χωρῶν θὰ ἀσκήται συμφώνως πρὸς τὰς γενικὰς ἀρχὰς εὐρρυθμοῦ ἀναπτύξεως ἃς ἀμφότερα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη ἀπεδέχθησαν καὶ ὑπὸ τοιοῦτους ὅρους ὥστε ἡ χωρητικότης νὰ προσαρμόζεται:

1. Πρὸς τὰς ἐμπορικὰς ἀνάγκας τῆς Χώρας προελεύσεως καὶ τῶν Χωρῶν προορισμοῦ.

2. Πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν διαβατικῶν γραμμῶν.

3. Πρὸς τὰς ὑφισταμένας ἐμπορικὰς ἀνάγκας τῶν διασχιζομένων περιοχῶν λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν τοπικῶν καὶ περιοχικῶν γραμμῶν.

4. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἢ αἱ ἐπιχειρήσεις ἐνὸς Συμβαλλομένου Μέρους ἤθελον προσωρινῶς ἐμποδισθῆ, λόγῳ δυσκολιῶν προερχομένων ἐκ τοῦ πολέμου, νὰ ἐπωφεληθοῦν ἀμέσως τῶν πλεονεκτημάτων τῶν παρεχομένων διὰ τοῦ ἐδαφίου III τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἢ κατάστασις θὰ ἐξετάζεται ἐκ νέου ὑπὸ τῶν δύο Συμβαλλομένων Μερῶν, εὐθὺς ὡς ἢ αἱ ἀναφερόμεναι ἐπιχειρήσεις ἤθελον εὐρεθῆ εἰς θέσιν νὰ παράσχουν προοδευτικῶς τῆς συμβολῆν των εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐναερίων γραμμῶν.

N° 1312. ACCORD<sup>1</sup> PROVISOIRE RELATIF AUX LIGNES  
AÉRIENNES ENTRE LA GRÈCE ET LA SUISSE. SIGNÉ  
A ATHÈNES, LE 26 MAI 1948

Le Gouvernement Royal Hellénique et le Conseil Fédéral Suisse, désireux de conclure un accord relatif à l'établissement de communications aériennes régulières entre la Grèce et la Suisse, ont, à cet effet, désigné leurs plénipotentiaires, lesquels sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre, en temps de paix, les droits spécifiés à l'annexe ci-jointe pour l'établissement des routes aériennes civiles internationales et des services définis à cette annexe.

Lesdits services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle ces droits sont accordés.

*Article 2*

a) (1) Chacun des services aériens ainsi définis sera mis en exploitation aussitôt que la Partie Contractante, qui, en vertu de l'article premier, a le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour desservir les routes dont il s'agit, aura effectué cette désignation.

(2) La Partie Contractante qui aura accordé ce droit devra, sous réserve du paragraphe b) du présent article et de l'article 6 ci-après, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises intéressées.

b) (1) L'entreprise ou les entreprises ainsi désignées pourront être appelées, avant d'être autorisées à ouvrir les services définis au présent accord, à justifier de leur qualification devant les autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante, et ce conformément aux lois et règlements en vigueur en ce dernier pays relatifs à l'exploitation de services aériens civils internationaux par des entreprises commerciales de transports aériens.

(2) Dans les régions soumises à l'occupation militaire ou affectées par celle-ci, l'ouverture de ces services sera subordonnée à l'approbation des autorités militaires compétentes.

<sup>1</sup> Entré en vigueur dès sa signature, le 26 mai 1948, et devenu définitif le 1er juin 1949, date à laquelle le Gouvernement de la Grèce a notifié au Gouvernement de la Suisse la ratification de l'accord par le Parlement grec, conformément à l'article 13.



## TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1312. PROVISIONAL AGREEMENT<sup>1</sup> RELATING TO AIR SERVICES BETWEEN GREECE AND SWITZERLAND. SIGNED AT ATHENS, ON 26 MAY 1948

---

The Royal Greek Government and the Swiss Federal Council, being desirous of concluding an Agreement relating to the establishment of regular air communications between Greece and Switzerland, have for that purpose appointed their plenipotentiaries who have agreed as follows :

*Article 1*

The Contracting Parties shall grant each other, in time of peace, the rights specified in the annex hereto for the establishment of the international civil air routes and services described in that annex.

The said services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to whom these rights are granted.

*Article 2*

(a) (1) Each of the air services thus specified shall be brought into operation as soon as the Contracting Party entitled under article 1 to designate one or more airlines to operate the routes in question shall have done so.

(2) The Contracting Party granting that right shall be bound, subject to paragraph (b) of the present article and to article 6 below, to grant the necessary operating permit forthwith to the airline or airlines concerned.

(b) (1) Any airline so designated may be required, before receiving permission to inaugurate the services specified in the present Agreement, to satisfy the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party that it possesses the necessary qualifications, in accordance with the laws and regulations in force in the latter country respecting the operation of international civil air services by commercial airlines.

(2) In areas under military occupation or affected thereby, the inauguration of such services shall be subject to the approval of the competent military authorities.

---

<sup>1</sup> Came into force on 26 May 1948, as from the date of signature, and became definitive on 1 June 1949, the date of the notification given by the Government of Greece to the Government of Switzerland of the ratification of the Agreement by the Greek Parliament, in accordance with article 13.

*Article 3*

Pour éviter toute discrimination et assurer l'égalité de traitement, il est convenu que :

a) Chaque Partie Contractante pourra prélever ou permettre que soient prélevées des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres installations. Les Parties Contractantes conviennent, cependant, que ces taxes n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et installations par leurs aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante ou pour le compte d'une telle entreprise et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette dernière recevront le traitement national et celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'imposition des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux appliqués par la Partie Contractante sur le territoire de laquelle aura été effectuée l'importation.

c) Les aéronefs des entreprises désignées par une Partie Contractante opérant sur les routes qui font l'objet du présent accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans ces aéronefs bénéficieront sur le territoire de l'autre Partie Contractante de l'exemption des droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

d) Les approvisionnements énumérés au paragraphe c) du présent article et bénéficiant de l'exemption ci-dessus définie ne pourront être déchargés qu'avec l'approbation des autorités douanières de l'autre Partie Contractante. Ils demeureront soumis au contrôle douanier de l'autre Partie Contractante jusqu'à leur réexportation éventuelle.

*Article 4*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante, et non périmés, seront reconnus par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services définis à l'annexe. Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propre ressortissants par un autre État.

*Article 5*

a) Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante l'entrée et la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale

*Article 3*

In order to avoid discrimination and to ensure equality of treatment, it is agreed that :

(a) Each Contracting Party may impose, or permit to be imposed, fair and reasonable charges for the use of airports and other facilities. The Contracting Parties agree, however, that such charges shall not be higher than those payable for the use of such airports and facilities by their national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of either Contracting Party by or on behalf of an airline designated by the other Contracting Party and intended solely for use by aircraft of the latter, shall be accorded national or most-favoured-nation treatment with respect to Customs duties, inspection fees and other duties and charges imposed by the Contracting Party whose territory is entered.

(c) Aircraft employed by the airlines designated by either Contracting Party on the routes covered by the present Agreement, and fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board such aircraft, shall be exempt in the territory of the other Contracting Party, from Customs duties, inspection fees or other similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by or on such aircraft on flights over that territory.

(d) The supplies enumerated in paragraph (c) of the present article, and enjoying the exemption provided above, may only be unloaded with the approval of the Customs authorities of the other Contracting Party. They shall remain under the Customs supervision of the other Contracting Party until their re-exportation.

*Article 4*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by either Contracting Party and still in force shall be recognized by the other Contracting Party for the purpose of operating the services specified in the annex. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

*Article 5*

(a) The laws and regulations of either Contracting Party governing the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international

ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant qu'ils se trouvent dans les limites de ce territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

b) Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités de congé, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages ou marchandises transportés par les aéronefs de l'autre Partie Contractante pendant que ces aéronefs se trouvent sur ledit territoire.

#### *Article 6*

Chaque Partie Contractante se réserve la faculté de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ou de la révoquer lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de cette dernière Partie Contractante ou lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de l'État survolé visés à l'article 5 ci-dessus ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent accord.

#### *Article 7*

Le présent accord et tous les contrats qui en découleront seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944<sup>1</sup>.

#### *Article 8*

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre, s'il y a lieu, en vue de s'assurer de l'application des principes définis au présent accord et à son annexe et de leur exécution satisfaisante.

#### *Article 9*

Si une Partie Contractante estime désirable de modifier une clause de l'annexe au présent accord, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes pourront, par accord direct entre elles, procéder à une telle modification.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; vol. 26, p. 420; vol. 32, p. 402; vol. 33, p. 352; vol. 44, p. 346, et vol. 51, p. 336.

air navigation, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft of the airline or airlines of the other Contracting Party.

(b) The laws and regulations of either Contracting Party governing the admission to, stay in or departure from its territory of passengers, crew or cargo, such as those relating to clearance, immigration, passports, Customs and quarantine, shall apply to the passengers, crew and cargo carried by the aircraft of the other Contracting Party while such aircraft are within its territory.

#### *Article 6*

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the grant of an operating permit to an airline designated by the other Contracting Party if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the latter Contracting Party, or in case of failure of the airline to comply with the laws and regulations of the State over which it operates as provided in article 5 above, or to perform its obligations under the present Agreement.

#### *Article 7*

The present Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization established by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.<sup>1</sup>

#### *Article 8*

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

#### *Article 9*

Should either of the Contracting Parties consider it desirable to modify any clause of the annex to the present Agreement, such modification may be effected by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346, and Vol. 51, p. 336.

*Article 10*

Tout différend entre les Parties Contractantes concernant l'interprétation et l'application du présent accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes serait porté devant le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, conformément à l'article 84 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944. Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant, soit devant un tribunal arbitral, soit devant toute autre personne ou organisme désigné par elles.

Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

*Article 11*

Si une convention multilatérale relative à l'aviation civile internationale entrerait en vigueur pour les deux Parties Contractantes, le présent accord et son annexe devraient être mis en concordance avec ladite convention.

*Article 12*

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent accord. Une telle dénonciation aura effet douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit annulée, d'un commun accord, avant la fin de ladite période.

*Article 13*

Le présent accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

Le Gouvernement Royal Hellénique communiquera au Conseil Fédéral Suisse la ratification du présent accord par le Parlement Hellénique et le Conseil Fédéral Suisse considérera cet accord comme définitif à partir de la date de cette communication.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent accord et y ont apposé leur sceau.

FAIT À ATHÈNES, le 26 mai 1948, en double exemplaire, dans les langues hellénique et française, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
Royal Hellénique :  
(*Signé*) C. TSALDARIS

Pour le Conseil  
Fédéral Suisse :  
(*Signé*) C. STUCKI

*Article 10*

Any dispute between the Contracting Parties regarding the interpretation or application of the present Agreement or the annex thereto which cannot be settled by direct negotiation shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization, in accordance with article 84 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944. The Contracting Parties may, however, by agreement settle the dispute by referring it either to an arbitral tribunal or to any other person or body designated by them.

The Contracting Parties undertake to comply with the award.

*Article 11*

Should a multilateral international civil aviation convention come into force with respect to the two Contracting Parties, the present Agreement and the annex thereto should be amended so as to conform with that convention.

*Article 12*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall take effect twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate be withdrawn by common consent before the expiry of that period.

*Article 13*

The present Agreement shall enter into force on the date of signature.

The Royal Greek Government shall communicate to the Swiss Federal Council the ratification of the present Agreement by the Greek Parliament, and the Swiss Federal Council shall consider this Agreement as definitive from the date of that communication.

IN FAITH WHEREOF, the plenipotentiaries duly authorized by their respective Governments have signed the present Agreement and thereto affixed their seals.

DONE at Athens, this 26th day of May 1948, in duplicate, in the Greek and French languages, both texts being equally authentic.

For the Royal Greek Government :  
(Signed) C. TSALDARIS

For the Swiss Federal Council :  
(Signed) C. STUCKI

## ANNEXE

## I

L'entreprise ou les entreprises helléniques de transports aériens autorisées en vertu du présent accord jouiront du droit de survoler le territoire suisse et d'y atterrir pour des raisons non commerciales, ainsi que du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et des envois postaux sur les routes suivantes :

ATHÈNES-SUISSE (en vol direct ou par des points intermédiaires) et au-delà, et vice versa.

## II

L'entreprise ou les entreprises suisses de transports aériens autorisées en vertu du présent accord jouiront du droit de survoler le territoire hellénique et d'y atterrir pour des raisons non commerciales, ainsi que du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et des envois postaux sur les routes suivantes :

SUISSE-ATHÈNES (en vol direct ou par des points intermédiaires) et au-delà, et vice versa.

## III

En vue de l'établissement et de l'exploitation des services aériens faisant l'objet du présent accord et de son annexe, il est entendu entre les Parties Contractantes :

1) Qu'il est désirable de provoquer et d'encourager la plus large distribution possible des avantages procurés par les voyages aériens pour le bien général de l'humanité, aux plus bas tarifs compatibles avec de sains principes économiques, et de stimuler les voyages aériens internationaux comme moyen de promouvoir une entente amicale et une bonne volonté commune entre les peuples et d'assurer en même temps les nombreux bienfaits indirects de ce nouveau mode de transport pour le bien-être commun des deux Pays.

2) Que les services aériens prévus devront répondre aux besoins du public en matière de transports aériens.

3) Qu'il devra exister pour les entreprises des Parties Contractantes une juste et égale possibilité de desservir entre leurs territoires respectifs les routes faisant l'objet du présent accord et de son annexe.

4) Que dans l'exploitation des services long-courriers définis à la présente annexe, les entreprises des Parties Contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter de façon indue leurs services respectifs.

5) Que les services aériens prévus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le Pays auquel appartiennent les entreprises et les Pays auxquels le trafic est destiné.



## ANNEX

## I

The Greek airline or airlines authorized under the present Agreement shall have the right to fly across Swiss territory, to make non-traffic stops therein and to pick up and set down international passenger, cargo and mail traffic, on the following routes :

ATHENS-SWITZERLAND (direct or via intermediate points) and beyond, and vice versa.

## II

The Swiss airline or airlines authorized under the present Agreement shall have the right to fly over Greek territory, to make non-traffic stops therein and to pick up and set down international passenger, cargo and mail traffic, on the following routes :

SWITZERLAND-ATHENS (direct or via intermediate points) and beyond, and vice versa.

## III

With a view to the establishment and operation of the air services covered by the present Agreement and the annex thereto, it is agreed between the Contracting Parties :

(1) That it is desirable to promote and encourage as wide a distribution as possible of the benefits of air travel for the general good of mankind at the lowest rates consistent with sound economic principles, to encourage international air travel as a means of promoting friendly understanding and goodwill between nations and at the same time to ensure the many indirect benefits to the common welfare of both countries of this new mode of transport.

(2) That the air services provided shall meet the requirements of the public for such transport.

(3) That there shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the Contracting Parties to operate on the routes between their respective territories covered by the present Agreement and the annex thereto.

(4) That in the operation of the trunk services described in the present annex on common routes, the airlines of the Contracting Parties shall take their mutual interests into consideration so as not to affect unduly their respective services.

(5) That the primary objective of the air services offered shall be the provision of capacity adequate to the traffic demand between the country to which the airlines belong and the countries of ultimate destination of the traffic.

## IV

Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur les routes définies à la présente annexe du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Parties Contractantes et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

- 1<sup>o</sup>) à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- 2<sup>o</sup>) aux exigences d'une exploitation économique des services long-courriers;
- 3<sup>o</sup>) à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.
- 4<sup>o</sup>) Si l'entreprise ou les entreprises d'une Partie Contractante étaient provisoirement empêchées, par suite de difficultés provenant de la guerre, de profiter immédiatement des avantages offerts par le chiffre III de la présente annexe, la situation serait examinée à nouveau par les Parties Contractantes dès que l'entreprise ou les entreprises susindiquées se trouveront en état d'apporter progressivement leur contribution à l'exploitation des services aériens.

## ÉCHANGE DE NOTES

## I

LÉGATION DE SUISSE  
ATHÈNES

Athènes, le 26 mai 1948

MM. 37/1.—TM  
N° 513

Au Ministère Royal des Affaires Étrangères  
Athènes

La Légation de Suisse présente ses compliments au Ministère Royal des Affaires Étrangères et a l'honneur de Lui faire savoir, se référant à l'accord provisoire relatif aux lignes aériennes entre la Grèce et la Suisse, signé aujourd'hui, ce qui suit :

Les Autorités Suisses ont pris acte de ce que les droits de douane sur l'essence perçus en Grèce pour l'exploitation des lignes aériennes internationales d'entreprises étrangères de pays non voisins de la Grèce, sont actuellement réglés de la façon suivante :

- a) Les carburants touchés en Grèce et nécessaires au vol des aéronefs en question jusqu'à la frontière du pays sont soumis aux droits d'entrée.
- b) Les quantités d'essence dépassant la quantité nécessaire pour le vol jusqu'à la frontière sont, d'autre part, exemptes de ces droits.

## IV

The right to pick up and set down international traffic to or from a third country, on the routes specified in the present annex, shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which the Contracting Parties have subscribed and in such a way that capacity shall be related to :

- (1) the traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (2) the requirements of economical through airline operation;
- (3) the traffic requirements of the areas traversed, after taking account of local and regional services.
- (4) Should the airline or airlines of either Contracting Party be temporarily prevented, as a result of difficulties due to the war, from taking immediate advantage of the benefits offered by section III of the present annex, the Contracting Parties should re-examine the position as soon as the said airline or airlines are capable of participating progressively in the operation of the air services.

## EXCHANGE OF NOTES

## I

SWISS LEGATION  
ATHENS

Athens, 26 May 1948

MM. 37/1.—TM  
No. 513

To the Royal Ministry of Foreign Affairs  
Athens

The Swiss Legation presents its compliments to the Royal Ministry of Foreign Affairs and, with reference to the Provisional Agreement relating to air services between Greece and Switzerland, signed today, has the honour to inform it of the following :

The Swiss authorities have noted that Customs duties levied in Greece on petrol for the use of international air services operated by foreign enterprises of countries not bordering on Greece are at present governed by the following regulations;

- (a) Fuel taken on board in Greece and required for the flight of the aircraft in question to the country's frontier is subject to entry duties.
- (b) Petrol in excess of the amount required for the flight to the frontier is exempted from these duties.

D'ordre de son Gouvernement, la Légation de Suisse a l'honneur de faire connaître au Ministère Royal que tant que la réglementation exposée ci-dessus demeure en vigueur, les Autorités Suisses ne seront pas en mesure d'accorder le traitement de la nation la plus favorisée aux aéronefs appartenant à des entreprises de transport aérien grecques, en ce qui concerne les droits de douane grevant les carburants touchés en Suisse. Elles ne pourront rembourser aux entreprises helléniques le montant de ces droits de douane que dans la mesure de la libération dont bénéficient les aéronefs des entreprises suisses en Grèce, les prescriptions suisses en la matière ne permettant d'accorder cet avantage qu'aux entreprises dont l'État national assure la réciprocité aux entreprises suisses. Ne seront donc pas exonérés des droits de douane suisses les carburants touchés en Suisse par des aéronefs grecs et nécessaires pour leur vol jusqu'à la frontière suisse.

Pour le cas où les Autorités Helléniques se décideraient à renoncer à la perception des droits de douane pour les carburants dont il s'agit, il est entendu que les Autorités Suisses ne tarderaient pas à appliquer, de leur côté, à toute la quantité des carburants touchés en Suisse par des aéronefs grecs le traitement de la nation la plus favorisée, prévu dans l'article 3 (b) de l'accord. Les réserves, formulées dans la présente note, deviendraient donc caduques dès le jour de l'entrée en vigueur de la réglementation à cet égard.

La Légation de Suisse saisit l'occasion de renouveler au Ministère Royal des Affaires Étrangères les assurances de sa haute considération.

LÉGATION DE SUISSE  
ATHÈNES

## II

ROYAUME DE GRÈCE  
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Athènes, le 26 mai 1948

N° 5008

À la Légation de Suisse  
En Ville

Le Ministère Royal des Affaires Étrangères présente ses compliments à la Légation de Suisse et a l'honneur d'accuser réception de sa Note n° 513 de ce jour, ainsi conçue :

[Voir note I]

En déclarant son accord sur ce qui précède, le Ministère Royal saisit volontiers l'occasion de réitérer à la Légation de Suisse l'assurance de sa haute considération.

L. S.

On the instructions of its Government, the Swiss Legation has the honour to inform the Royal Ministry that, as long as the above regulations remain in force, the Swiss authorities will be unable to grant most-favoured-nation treatment to aircraft belonging to Greek air transport enterprises in respect of Customs duties on fuel taken on board in Switzerland. They will be able to refund such duties to the Greek enterprises only to the extent to which aircraft of Swiss enterprises are exempted from such duties in Greece, as under the relevant Swiss regulations such advantages can be granted only to enterprises of States which grant reciprocal treatment to Swiss enterprises. Fuel taken on board in Switzerland by Greek aircraft and required for their flight to the Swiss frontier will therefore not be exempted from Swiss Customs duties.

If the Greek authorities decide not to levy Customs duties on such fuel, it is understood that the Swiss authorities will, for their part, immediately apply, in respect of all fuel taken on board in Switzerland by Greek aircraft, the most-favoured-nation treatment provided for in article 3 (b) of the Agreement. The reservations contained in this note will become inoperative as soon as regulations to that effect are placed in force.

The Swiss Legation has the honour, etc.

SWISS LEGATION  
ATHENS

## II

KINGDOM OF GREECE  
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Athens, 26 May 1948

No. 5008

To the Swiss Legation  
Athens

The Royal Ministry of Foreign Affairs presents its compliments to the Swiss Legation and has the honour to acknowledge receipt of its note No. 513 of today's date, reading as follows :

[See note I]

The Royal Ministry is in agreement with the foregoing and has the honour, etc.

L. S.



No. 1313

---

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

**Agreement relating to air services between their respective territories (with annex and exchange of notes). Signed at Rome, on 25 June 1948**

*Official texts: English and Italian.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 18 July 1951.*

---

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

**Aceord relatif à l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs (avec annexe et échange de notes). Signé à Rome, le 25 juin 1948**

*Textes officiels anglais et italien.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 18 juillet 1951.*

No. 1313. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC RELATING TO AIR SERVICES BETWEEN THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT ROME, ON 25 JUNE 1948

---

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

Being parties to the Convention on International Civil Aviation of the seventh day of December, 1944<sup>2</sup> drawn up at Chicago, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and regulating on a basis of reciprocity air services between and beyond United Kingdom and Italian Republic territories and of replacing existing provisional arrangements between the two Governments,

Have agreed as follows :—

*Article 1*

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires—

(a) the term “ the Convention ” means the Convention on International Civil Aviation of the seventh day of December, 1944, drawn up at Chicago and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;

(b) the term “ aeronautical authorities ” means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Civil Aviation, or any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions and, in the case of the Italian Republic, the Ministry of Defence-Air (Directorate-General of Civil Aviation and Air Traffic) or any person or body authorised to perform the functions presently exercised by that Ministry or or similar functions;

(c) the term “ airline ” means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

---

<sup>1</sup> Came into force provisionally on 25 June 1948, as from the date of signature, and became definitive on 24 October 1950, pursuant to an exchange of notes, in accordance with article 15.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346, and Vol. 51, p. 336.



## ITALIAN TEXT — TEXTE ITALIEN

No. 1313. ACCORDO TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA ED IL GOVERNO DEL REGNO UNITO RELATIVO AI TRASPORTI AEREI FRA I RISPETTIVI TERRITORI. FIRMATO A ROMA, IL 25 GIUGNO 1948

---

Il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord entrambi aderenti alla Convenzione per l'aviazione civile internazionale di Chicago del 7 dicembre 1944,

desiderando concludere un accordo inteso

a istituire e regolare su base di reciprocità i servizi aerei che collegano il territorio del Regno Unito e quello della Repubblica italiana o che attraversano tali territori,

e a sostituire gli accordi provvisori attualmente esistenti tra i due Governi, hanno convenuto quanto segue :

*Articolo 1*

Ai fini del presente Accordo, a meno che dal contesto non risulti altrimenti :

(a) « la Convenzione » significa la Convenzione per l'Aviazione Civile Internazionale di Chicago del 7 dicembre 1944, ed include ogni allegato adottato in base all'articolo 90 di detta Convenzione ed ogni emendamento degli allegati stessi o della Convenzione in base agli articoli 90 e 94 di essa;

(b) « autorità aeronautiche » significa, nel caso del Regno Unito, il Ministro dell'Aviazione civile, o ogni persona od Ente autorizzato ad assolvere le funzioni attualmente esercitate dal detto Ministro o funzioni simili e, nel caso della Repubblica italiana, il Ministero della Difesa-Aeronautica, Direzione Generale dell'Aviazione civile e del Traffico aereo o ogni persona od Ente autorizzato ad assolvere le funzioni attualmente esercitate da detto Ministero o funzioni simili;

(c) « impresa » significa ogni impresa di trasporto aereo che offra od eserciti un servizio aereo internazionale;

(d) the term “ designated airline ” means an airline which the aeronautical authorities of either Contracting Party shall have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline designated by it in accordance with Article 3 of the present Agreement for the routes specified in such notification;

(e) the terms “ territory,” “ air service,” “ international air service ” and “ stop for non-traffic purposes ” shall have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

### *Article 2*

For the purpose of the present Agreement, and to the extent to which they are applicable to the air services established under the present Agreement, Articles 11, 13, 15, 24, 31, 32, 33 and 83 of the Convention shall remain in force in their present form and content between the Contracting Parties for the duration of the Agreement as if they were an integral part of it. Provided that, if both Contracting Parties ratify any amendment to these Articles which shall have come into force in accordance with Article 94 of the Convention, the Articles as amended shall remain in force for the remainder of the duration of the present Agreement.

### *Article 3*

(1) Each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating by virtue of the present Agreement services on the routes specified in the Schedule to the present Agreement (hereinafter respectively referred to as the “ agreed services ” and the “ specified routes ”).

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this Article and of Article 4 of the present Agreement, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating permission.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations which they normally apply within their territory to the operations of airlines in conformity with the provisions of the Convention.

(4) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services.

(d) « impresa designata » significa una impresa che le Autorità aeronautiche di una delle Parti Contraenti abbiano notificato per iscritto alle Autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente come la impresa da essa Parte designata in conformità dell'articolo 3 del presente Accordo per le rotte specificate nella detta notifica;

(e) « territorio », « servizio aereo » « servizio aereo internazionale » e « fermata per scopi non di traffico » hanno rispettivamente il significato loro attribuito negli articoli 2 e 96 della Convenzione.

### *Articolo 2*

Agli effetti del presente Accordo, gli articoli 11, 13, 15, 24, 31, 32, 33 e 83 della Convenzione, nei limiti della loro applicabilità ai servizi aerei istituiti a norma del presente Accordo, continueranno ad avere vigore fra le Parti Contraenti nella loro attuale forma e contenuto, come se fossero parte integrante del presente Accordo per tutta la sua durata. Qualora, tuttavia, entrambe le Parti Contraenti ratifichino una qualsiasi modifica dei predetti articoli che sia entrata in vigore ai sensi dell'Articolo 94 della Convenzione, gli articoli così modificati continueranno ad avere vigore per la residua durata del presente Accordo.

### *Articolo 3*

(1) Ciascuna Parte Contraente designerà per iscritto all'altra Parte Contraente le imprese di trasporto aereo che eserciteranno, secondo il presente Accordo, i servizi sulle rotte specificate nella Tabella ad esso allegata (d'ora innanzi indicati rispettivamente come « servizi convenuti » e « rotte specificate »).

(2) Appena ricevuta la designazione, l'altra Parte Contraente, tenendo conto delle disposizioni del paragrafo (3) di questo articolo e dell'articolo 4 del presente Accordo, concederà senza indugio alle imprese di trasporto aereo designate il relativo permesso di esercizio.

(3) Le autorità aeronautiche di una Parte Contraente potranno richiedere ad una impresa designata dall'altra Parte Contraente di fornire loro la dimostrazione che essa è in grado di adempiere alle condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti normalmente applicati sul proprio territorio all'esercizio delle imprese, in conformità delle disposizioni della Convenzione.

(4) Dopo adempito a quanto prescrivono i paragrafi (1) e (2) di questo articolo, una impresa di trasporto aereo così designata ed autorizzata potrà iniziare l'esercizio dei servizi convenuti in qualsiasi momento.

*Article 4*

(1) Each Contracting Party shall have the right, after consultation with the other Contracting Party, to refuse to accept the designation of an airline or to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in Article 5 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(2) Each Contracting Party shall have the right, after consultation with the other Contracting Party, to suspend the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 5 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights or otherwise to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement.

*Article 5*

(1) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services, the rights—

- (a) to fly their aircraft across the territory of the other Contracting Party,
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes, and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Paragraph (1) of this Article shall not be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the right to take up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party (cabotage).

*Article 6*

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

#### Articolo 4

(1) Ciascuna Parte Contraente ha il diritto, previa consultazione con l'altra Parte Contraente, di non accettare la designazione di una impresa, ovvero di non dare o di revocare la concessione ad una impresa designata dei diritti specificati nell'articolo 5 del presente Accordo, ovvero di imporre all'esercizio di tali diritti da parte di detta impresa le condizioni che essa ritenga necessarie, qualora una parte importante della proprietà di detta impresa o l'effettivo controllo di essa non siano nelle mani della Parte Contraente che ha designato l'impresa o dei suoi cittadini.

(2) Ciascuna Parte Contraente ha il diritto, previa consultazione con l'altra Parte Contraente, di sospendere l'esercizio da parte della impresa designata dei diritti specificati nell'articolo 5 del presente Accordo, o di imporre all'esercizio di tali diritti da parte dell'impresa designata le condizioni che essa ritenga necessarie, nel caso che tale impresa venga meno all'osservanza delle leggi e dei regolamenti della Parte Contraente concedente i diritti o comunque svolga l'esercizio in modo diverso dalle condizioni prescritte nel presente Accordo.

#### Articolo 5

(1) Subordinatamente alla osservanza delle disposizioni del presente Accordo, le imprese designate da ciascuna delle Parti Contraenti hanno, durante l'esercizio dei servizi convenuti, il diritto :

- (a) di attraversare coi loro aeromobili il territorio dell'altra Parte Contraente,
- (b) di farvi scalo per scopi non di traffico, e
- (c) di farvi scalo nei punti specificati nella Tabella allegata al presente Accordo, allo scopo di scaricare e caricare passeggeri, merci e posta in traffico internazionale.

(2) Il paragrafo (1) del presente articolo non conferisce alla impresa di una Parte Contraente il diritto di caricare contro remunerazione di qualsiasi specie, nel territorio dell'altra Parte Contraente, passeggeri, merci o posta destinati ad altro punto del territorio della stessa altra Parte Contraente (cabotaggio).

#### Articolo 6

(1) Le imprese di entrambe le Parti Contraenti godranno di eque e pari possibilità nell'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte specificate fra i loro rispettivi territori.

(2) Nell'esercizio dei servizi convenuti le imprese di ciascuna Parte Contraente dovranno tener presenti gli interessi delle imprese dell'altra Parte Contraente, in modo da non influire indebitamente sui servizi che queste ultime esercitano su tutta la rotta o parte di essa.

(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 traffic in passengers, cargo and mail in both directions between the territory of the Contracting Party designating the airline and the country of ultimate destination of the traffic. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to—

- (a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (b) the requirements of through airline operation (*esercizio di servizi aerei a lungo percorso*); and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other air transport services operated by airlines of States comprising the area.

#### Article 7

In so far as the airline or airlines of one Contracting Party may be temporarily prevented through difficulties arising from the war from taking immediate advantage of the opportunity referred to in paragraph (1) of Article 6 of the present Agreement the situation shall be reviewed between the Contracting Parties with the object of facilitating the necessary development of the air services of the first Contracting Party as soon as the airline or airlines of that Contracting Party is or are in a position increasingly to make their proper contribution to the service.

#### Article 8

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request—

- (a) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the capacity of the agreed services; and
- (b) such periodic statements as may be reasonably required, relating to the traffic carried by its designated airlines on services to, from or through the territory of that other Contracting Party, including information concerning the origin and destination of such traffic.

(3) I servizi convenuti, eserciti dalle imprese designate dalle Parti Contraenti, dovranno attenersi strettamente alle esigenze del pubblico per il trasporto sulle rotte specificate e dovranno avere come loro principale obiettivo di fornire, ad un ragionevole fattore di carico, la capacità adeguata a trasportare il traffico attuale e ragionevolmente prevedibile di passeggeri, merci e posta in ambedue le direzioni, fra il territorio della Parte Contraente che designa la impresa ed il Paese di ultima destinazione di tale traffico. Saranno prese disposizioni per il trasporto di passeggeri, merci e posta da caricare o da scaricare negli scali delle rotte specificate sul territorio di Stati diversi da quello che designa l'impresa, in acceordo con i principi generali che la capacità debba essere commisurata alle esigenze :

- (a) del traffico fra il Paese di origine ed i Paesi di destinazione;
- (b) dell'esercizio dei servizi aerei a lungo percorso (*through airline operation*);
- (c) del traffico della zona attraversata dalla impresa, tenuto conto degli altri servizi di trasporto aereo eserciti da imprese degli Stati situati in detta zona.

#### Articolo 7

Nel caso in cui le imprese di una Parte Contraente siano temporaneamente impedita, per difficoltà sorgenti dalla guerra, di usufruire immediatamente delle possibilità di cui all'Articolo 6, paragrafo (1) del presente Accordo, la situazione sarà nuovamente esaminata dalle due Parti Contraenti allo scopo di facilitare il necessario sviluppo dei servizi aerei della prima Parte Contraente non appena le imprese di quest'ultima saranno in grado di contribuire più intensamente al servizio.

#### Articolo 8

Le autorità aeronautiche di ciascuna Parte Contraente forniranno a richiesta delle autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente :

- (a) le statistiche sul traffico atte alla eventuale revisione della capacità dei servizi convenuti;
- (b) le relazioni periodiche che possano essere ragionevolmente richieste sul traffico trasportato dalle proprie imprese designate nei servizi aerei diretti al territorio dell'altra Parte Contraente o da esso provenienti o che lo attraversino, ivi comprese le informazioni concernenti l'origine e la destinazione di tale traffico.

*Article 9*

(1) The tariffs to be charged on any of the agreed services shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of operation, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charged by other airlines on the whole or any part of the route. These tariffs shall be determined in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs shall, where possible, be agreed in respect of each route by recourse to the International Air Transport Association (I.A.T.A.). Where this is not possible, the designated airlines concerned shall seek agreement in consultation with other airlines operating on the same route or any section thereof. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the Contracting Parties.

(3) In the event of disagreement between the designated airlines concerning the tariffs, the Contracting Parties shall endeavour to determine them by agreement between themselves.

(4) If the Contracting Parties should fail to agree, the matter shall be referred to arbitration, as provided in Article 10 of the present Agreement.

*Article 10*

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation—

(a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or

(b) if they do not so agree, or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation (I.C.A.O.) or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organisation.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.



*Articolo 9*

(1) Le tariffe da applicarsi su ciascuno dei servizi convenuti saranno stabilite in misura ragionevole, prendendo in debita considerazione tutti i fattori ad esse connessi, come il costo dell'esercizio, un ragionevole profitto, la differenza nelle caratteristiche dei servizi (fra cui la velocità e il *comfort*) e le tariffe applicate da altre imprese sulla stessa rotta o qualsiasi parte di essa. Tali tariffe saranno determinate in conformità delle seguenti disposizioni del presente articolo.

(2) Le tariffe saranno concordate, ove possibile, per ciascuna rotta a mezzo della Associazione Internazionale per i Trasporti Aerei (I.A.T.A.). Se ciò non è possibile, le imprese designate interessate cercheranno di concordare le tariffe in consultazione con le altre imprese esercenti servizi sulla stessa rotta o su qualsiasi tratto di essa. Le tariffe così concordate saranno sottoposte all'approvazione delle Parti Contraenti.

(3) Nella eventualità di disaccordo fra le imprese designate, circa le tariffe, le Parti Contraenti cercheranno di definire fra di loro di comune accordo le tariffe medesime.

(4) Qualora le Parti Contraenti non raggiungano l'accordo, la questione sarà sottoposta ad arbitrato secondo le disposizioni dell'articolo 10 del presente Accordo.

*Articolo 10*

(1) Nel caso di disaccordo fra le Parti Contraenti circa l'interpretazione o la esecuzione del presente Accordo, le Parti Contraenti cercheranno anzitutto di comporre la controversia mediante negoziati diretti.

(2) Qualora le Parti Contraenti non riescano a raggiungere un accordo mediante negoziati diretti :

(a) esse possono convenire di deferire la decisione della vertenza a un tribunale arbitrale nominato di comune accordo o ad altro Ente o persona;

(b) se non saranno d'accordo su ciò, o se, avendo convenuto di deferire la controversia a un tribunale arbitrale, esse Parti non riescano a mettersi d'accordo sulla sua composizione, ciascuna Parte Contraente può sottoporre la controversia per la decisione a qualsiasi tribunale competente che potrà in seguito essere costituito in seno all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (O.A.C.I.) o, in mancanza, al Consiglio di tale Organizzazione.

(3) Le Parti Contraenti si impegnano ad uniformarsi a qualsiasi decisione emessa in base al paragrafo (2) di questo Articolo.

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

#### *Article 11*

If a general multilateral Convention on commercial rights for international air services comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention.

#### *Article 12*

(1) A designated airline of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any point or points on any specified route. Notice of such omission shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, except in the case of individual flights.

(2) If either of the Contracting Parties considers it desirable in any other way to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties and such consultation shall begin within 60 days from the date of the request. When the aforesaid authorities agree to modifications to the present Agreement, such modifications shall come into effect when they have been confirmed by an Exchange of Notes through the diplomatic channel and shall forthwith be communicated to the Council of the International Civil Aviation Organisation.

#### *Article 13*

It is the intention of both Contracting Parties that there should be regular and frequent consultation between their respective aeronautical authorities and that there should thereby be close collaboration in the observance of the principles and the implementation of the provisions outlined in the present Agreement.

#### *Article 14*

The present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by one Contracting Party from the other Contracting Party of notice to terminate,

(4) Se e fino a quando una delle Parti Contraenti, o una impresa designata di una delle Parti Contraenti, non si uniformerà alle decisioni emesse in base al paragrafo (2) di questo Articolo, l'altra Parte Contraente può limitare, rifiutare o revocare qualsiasi diritto concesso in virtù del presente Accordo alla Parte Contraente inadempiente o alle imprese designate di detta Parte Contraente; ovvero alla sola impresa designata inadempiente.

#### *Articolo 11*

Qualora una Convenzione generale multilaterale sui diritti commerciali relativi ai servizi aerei internazionali entri in vigore nei riguardi di entrambe le Parti Contraenti, il presente Accordo sarà modificato in modo da uniformarlo alle disposizioni di tale Convenzione.

#### *Articolo 12*

(1) Le imprese designate di una delle Parti Contraenti hanno facoltà di omettere fermate in uno o in tutti i voli eseguiti su una rotta specificata; comunicazioni di tali omissioni dovrà essere data e senza indugio alle autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente, salvo che si tratti di casi isolati.

(2) Se una delle Parti Contraenti ritiene opportuno introdurre modifiche di qualsiasi altro genere alle disposizioni del presente Accordo, essa può chiedere una consultazione fra le autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti. Tale consultazione dovrà avere inizio entro i sessanta giorni dalla data della richiesta. Ove le dette autorità convengano sulle modifiche da apportare al presente Accordo, tali modifiche entreranno in vigore quando siano state confermate per mezzo di uno scambio di note per via diplomatica, ed esse saranno immediatamente comunicate al Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

#### *Articolo 13*

E' intendimento delle due Parti Contraenti che abbiano luogo regolari e frequenti consultazioni tra le rispettive autorità aeronautiche e che vi sia con ciò una stretta collaborazione nell'osservanza dei principî e nell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente Accordo.

#### *Articolo 14*

Il presente Accordo cesserà di avere vigore un anno dopo la ricezione da parte di una delle Parti Contraenti della comunicazione di denuncia dell'altra

unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organisation. In the absence of acknowledgment of receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after its receipt by the Council of the International Civil Aviation Organisation.

### Article 15

The present Agreement shall enter into force provisionally on the date of signature, and definitively as soon as the constitutional requirements of both Contracting Parties have been fulfilled. Immediate notification of the fulfilment of its constitutional requirements shall be given by each Contracting Party to the other.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly empowered, have signed the present Agreement and affixed thereto their seals.

DONE this twenty-fifth day of June, 1948, in duplicate, at Rome in the English and Italian languages, both texts being equally authentic.

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

For the Government of the Italian  
Republic :

[L.S.] V. A. L. MALLET

[L.S.] SFORZA

### SCHEDULE

#### I

#### ROUTES TO BE OPERATED BY THE AIRLINE OR AIRLINES DESIGNATED BY THE GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC

- (a) Points in Italy-Paris-London.
- (b) Points in Italy-London-Manchester or Liverpool.
- (c) Points in Italy-Malta-Tripoli.
- (d) Points in Italy-Cairo-Asmara-Mogadishu-Nairobi.
- (e) Points in Italy-Tripoli-Kano or Lagos-Leopoldville-a point in the Union of South Africa.
- (f) Points in Italy-Shannon-Gander-New York.
- (g) Points in Italy-Lisbon-Azores-Bermuda and points beyond to be agreed.

Parte, a meno che tale comunicazione non venga di comune accordo ritirata prima dello spirare di detto termine. Tale comunicazione sarà contemporaneamente trasmessa al Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale. Ove non sia stata accusata ricezione, si considererà che la comunicazione sia stata ricevuta quattordici giorni dopo la sua ricezione da parte del Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

#### Articolo 15

Il presente Accordo entrerà in vigore provvisoriamente alla data della firma e definitivamente appena siano state adempiute le formalità costituzionali di ambedue le Parti Contraenti. Immediata notifica di tale adempimento sarà data da ciascuna Parte Contraente all'altra.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti Plenipotenziari, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Accordo e vi hanno apposto i loro sigilli.

FATTO a Roma il 25 giugno 1948, in doppio originale, nelle lingue italiana e inglese entrambi i testi facendo ugualmente fede.

Per il Governo della Repubblica  
Italiano :

Per il Governo del Regno Unito di  
Gran Bretagna e Irlanda del Nord :

[L.S.] SFORZA

[L.S.] V. A. L. MALLET

#### TABELLA

##### I

ROTTA CHE SARANNO ESERCITE DALLE IMPRESE DESIGNATE DAL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

- (a) Scali in Italia-Parigi-Londra.
- (b) Scali in Italia-Londra-Manchester o Liverpool.
- (c) Scali in Italia-Malta-Tripoli.
- (d) Scali in Italia-Cairo-Asmara-Mogadiscio-Nairobi.
- (e) Scali in Italia-Tripoli-Kano o Lagos-Léopoldville-uno scalo nell'Unione Sud Africana.
- (f) Scali in Italia-Shannon-Gander-New York.
- (g) Scali in Italia-Lisbona-Azzorre-Bermude e proseguimento per scali da concordarsi.

## II

ROUTES TO BE OPERATED BY THE AIRLINE OR AIRLINES DESIGNATED BY THE GOVERNMENT  
OF THE UNITED KINGDOM

- (a) Points in the United Kingdom-Marseilles-Rome or Augusta-Middle East-Pakistan-India-Far East-Australia-New Zealand.
- (b) Points in the United Kingdom-Marseilles-Rome or Augusta-Middle East-Sudan-Kenya-Northern Rhodesia-Southern Rhodesia-the Union of South Africa.
- (c) Points in the United Kingdom-Marseilles-Rome-Athens-Cyprus-Lydd-Bagdad-Teheran.
- (d) Points in the United Kingdom-Intermediate points-Milan-Rome-Naples-Malta.
- (e) Points in the United Kingdom-Intermediate points-Milan-Rome-Naples-Athens-Cyprus-Istanbul-Ankara.
- (f) Malta-Catania-Palermo-Naples-Rome.

## II

ROTTI CHE SARANNO ESERCITE DALLE IMPRESE DESIGNATE DAL GOVERNO DEL REGNO UNITO

- (a) Scali nel Regno Unito-Marsiglia-Roma o Augusta-Medio Oriente-Pakistan-India-Estremo Oriente-Australia-Nuova Zelanda.
- (b) Scali nel Regno Unito-Marsiglia-Roma o Augusta-Medio Oriente-Sudan-Kenia-Rhodesia Settentrionale-Rhodesia Meridionale-Unione Sud Africana.
- (c) Scali nel Regno Unito-Marsiglia-Roma-Atene-Cipro-Lyddá-Bagdad-Teheran.
- (d) Scali nel Regno Unito-Scali intermedi-Milano-Roma-Napoli-Malta.
- (e) Scali nel Regno Unito-Scali intermedi-Milano-Roma-Napoli-Atene-Cipro-Istambul Ankara.
- (f) Malta-Catania-Palermo-Napoli-Roma.

## EXCHANGE OF NOTES

## I

*His Majesty's Ambassador at Rome to the Italian Minister of  
Foreign Affairs*

Rome, 25th June, 1948

M. le Ministre,

With reference to the Agreement relating to air services signed on this day's date between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Italian Republic, I have the honour to inform your Excellency that the Government of the United Kingdom are prepared, in respect of those territories in Africa which are at present under British military occupation, to accord to an airline or airlines designated by the Italian Government the treatment set out in the following paragraphs of this Note on the conditions specified therein.

2. The rights accorded in the territories to any airline designated by the Italian Government shall be provisional and shall in any event be terminated automatically on the expiry of the Agreement referred to above or when the said British military authorities cease to be responsible for the administration of the territories, whichever is the earlier.

3. Subject to the provisions of the said Agreement and this Note, an airline designated by the Italian Government, when operating scheduled international air services on the routes specified in paragraph 4 below, shall enjoy at Tripoli (Castel Benito), Asmara and Mogadishu, as the case may be, the rights specified in Article 5 of the Agreement; traffic carried between any of these points on the one hand and points in United Kingdom territory or elsewhere on the other shall be deemed to be international traffic.

4. The routes on which the airline shall enjoy the rights mentioned in paragraph 3 above are :—

- (a) Points in Italy—Malta—Tripoli.
- (b) Points in Italy—Tripoli—Kano or Lagos—Leopoldville—a point in the Union of South Africa.
- (c) Points in Italy—Cairo—Asmara—Mogadishu—Nairobi.
- (d) Points in Italy—Cairo—Khartoum—Asmara.

5. The British military authorities reserve the right to impose for reasons of security or military necessity proportionate restrictions on the number of landings made by civil aircraft, including those of any airline designated by the Italian Government.



6. The laws and regulations which the British military authorities may make concerning such matters as the entry into, departure from or navigation within the territories, entry, clearance, immigration, passports, customs, quarantine, currency, &c., shall be complied with by or on behalf of the aircraft, crew, passengers, and freight of the designated airline.

7. I shall be grateful to learn whether the terms of this Note are acceptable to the Italian Government. In that event I have the honour to suggest that this Note and your Excellency's reply to that effect should constitute an Agreement between our two Governments with effect from the coming into force of the Agreement.

I avail, &c.

(Signed) V. A. L. MALLET

## II

### ITALIAN TEXT — TEXTE ITALIEN

*The Italian Minister of Foreign Affairs to His Majesty's  
Ambassador at Rome*

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Roma, 25 giugno 1948

Signor Ambasciatore,

Con lettera in data odierna l'E. V. ha voluto comunicarmi quanto appresso :

« 1. Con riferimento all'Accordo relativo ai servizi aerei tra il Governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ed il Governo della Repubblica Italiana, firmato in data odierna, ho l'onore di informare V. E. che il Governo del Regno Unito è disposto, per quanto si riferisce a quei territori dell'Africa attualmente occupati dall'Autorità militare britannica, ad accordare ad una o più imprese di trasporto aereo designate dal Governo Italiano il trattamento indicato nei seguenti paragrafi della presente nota, alle condizioni in essa specificate.

« 2. I diritti accordati in detti territori ad ogni impresa di trasporto aereo designata dal Governo Italiano saranno di carattere provvisorio e verranno a cessare automaticamente in ogni caso allo scadere dell'Accordo

di cui sopra o quando le predette Autorità militari britanniche cesseranno dall'incarico di amministrare i territori in questione, in qualunque momento ciò avvenga.

« 3. In osservanza delle norme stabilite dal predetto Accordo e dalla presente nota, quando una impresa di trasporto aereo designata dal Governo Italiano esercerà un servizio internazionale regolare lungo le rotte specificate al seguente paragrafo 4, usufruirà a Tripoli (Castel Benito), Asmara e Mogadiscio, a seconda dei casi, dei diritti indicati all'art. 5 dell'Accordo; il traffico tra ognuno di questi scali, da un lato, e scali situati nei territori del Regno Unito o altrove, dall'altro, verrà considerato traffico internazionale.

« 4. Le rotte lungo le quali le imprese di trasporto aereo godranno dei diritti menzionati nel precedente paragrafo 3 sono :

« (a) Scali in Italia—Malta—Tripoli.

« (b) Scali in Italia—Tripoli—Kano o Lagos—Leopoldville—uno scalo nell'Unione del Sud-Africa.

« (c) Scali in Italia—Cairo—Asmara—Mogadiscio—Nairobi.

« (d) Scali in Italia—Cairo—Karthoum—Asmara.

« 5. Le Autorità militari britanniche si riservano il diritto di imporre—in rapporto a ragioni di sicurezza e di necessità militare—delle restrizioni nel numero degli atterraggi da parte di aerei civili, compresi quelli di qualsiasi impresa di trasporto aereo designata dal Governo Italiano.

« 6. Dovranno essere osservate tutte le norme ed i regolamenti che le Autorità militari britanniche emaneranno nei riguardi dell'ingresso, della partenza o della navigazione entro i detti territori come anche dovranno essere osservate le norme ed i regolamenti che potranno essere emanati dalle predette Autorità britanniche in materia di ingresso, formalità di controllo, immigrazione, passaporti, dogane, quarantena, valuta ecc. relativamente agli aerei, agli equipaggi, ai passeggeri e al carico dell'impresa di trasporto aereo designata.

« 7. Gradirò conoscere se i termini della presente nota siano accettabili dal Governo Italiano. In tal caso ho l'onore di proporre che questa nota e la risposta di V. E. costituiscano un Accordo tra i nostri due Governi con effetto dall'entrata in vigore dell'Accordo aereo. »

Ho l'onore di comunicarLe che il Governo Italiano è d'accordo su quanto precede.

Voglia gradire, &c.

(Firmato) SFORZA

TRANSLATION<sup>1</sup> — TRADUCTION<sup>2</sup>

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Rome, 25th June, 1948

M. l'Ambassadeur,

By Note of to-day's date Your Excellency has been good enough to communicate to me as follows :—

[*See note I*]

I have the honour to inform you that the Italian Government is in agreement with the foregoing.

I avail, &c.

(Signed) SFORZA

---

<sup>1</sup> Translation by the Government of the United Kingdom.

<sup>2</sup> Traduction du Gouvernement du Royaume-Uni.

## TRADUCTION — TRANSLATION

N<sup>o</sup> 1313. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE RELATIF A L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS. SIGNÉ A ROME, LE 25 JUIN 1948

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

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>, et

Désireux de conclure un accord en vue d'établir et de régler, sur la base de la réciprocité, des services aériens entre les territoires du Royaume-Uni et de la République italienne, ainsi qu'au-delà de ces territoires, et de remplacer les arrangements transitoires en vigueur existant entre les deux Gouvernements,

Sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression « la Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale signée 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;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume-Uni, du Ministre de l'aviation civile ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne la République italienne, du Ministère de la défense, Section de l'air (Direction générale de l'aviation civile et du trafic aérien), ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère ou des fonctions similaires;

<sup>1</sup> Entré en vigueur à titre provisoire dès sa signature, le 25 juin 1948, et devenu définitif le 24 octobre 1950, à la suite d'un échange de notes, conformément à l'article 15.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; vol. 26, p. 420; vol. 32, p. 402; vol. 33, p. 352; vol. 44, p. 346, et vol. 51, p. 336.

c) Le terme « entreprise » s'entend de toute entreprise de transports aériens qui offre ou qui exploite un service aérien international;

d) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens dont les autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront indiqué, par notification écrite, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, qu'elle est l'entreprise désignée par la première Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les routes indiquées dans la notification;

e) Les termes et expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

### Article 2

Aux fins du présent Accord et dans la mesure où ils sont applicables aux services aériens établis en vertu de cet Accord, les articles 11, 13, 15, 24, 31, 32, 33 et 83 de la Convention demeureront en vigueur entre les Parties contractantes pendant toute la durée du présent Accord, sous leur forme et dans leur teneur actuelles, comme s'ils en faisaient partie intégrante. Il est entendu que, si les deux Parties contractantes ratifient un amendement à ces articles, entré en vigueur conformément aux dispositions de l'article 94 de la Convention, les articles sous leur forme modifiée demeureront en vigueur jusqu'à l'expiration du présent Accord.

### Article 3

1) Chaque Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises qui, en vertu du présent Accord, seront chargées d'exploiter des services sur les routes indiquées dans le tableau annexé au présent Accord (ci-après dénommés respectivement « services convenus » et « routes indiquées »).

2) Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante donnera sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de l'article 4 du présent Accord, la permission d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement dans leurs territoires, à l'exploitation des entreprises de transports aériens, conformément aux dispositions de la Convention.

4) Lorsque les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées, une entreprise ainsi désignée et autorisée pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus.

#### Article 4

1) Chaque Partie contractante aura le droit, après consultation de l'autre Partie contractante, de ne pas accepter la désignation d'une entreprise, de refuser ou de retirer à une entreprise les droits énoncés à l'article 5 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise ne se trouveront pas entre les mains de la Partie contractante qui aura désigné ladite entreprise ou de ses ressortissants.

2) Chaque Partie contractante aura le droit, après consultation de l'autre Partie contractante, de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée, des droits énoncés à l'article 5 du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits, ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

#### Article 5

1) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs des entreprises désignées par chaque Partie contractante auront le droit, au cours de l'exploitation des services convenus :

- a) de survoler le territoire de l'autre Partie contractante,
- b) de faire des escales non commerciales dans ledit territoire, et
- c) d'y faire escale aux points indiqués dans le tableau annexé au présent Accord, en vue de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2) Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne devront pas être interprétées comme conférant aux entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes le droit de charger, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier, pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante (cabotage).

#### Article 6

1) Les entreprises des deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées reliant leurs territoires respectifs.

2) Les entreprises de chaque Partie contractante tiendront compte, en exploitant les services convenus, des intérêts des entreprises de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent 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 du public en matière de transports sur les routes indiquées; ils auront pour objectif essentiel d'offrir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible du trafic de passagers, de marchandises et de courrier, dans les deux sens, entre le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise et le pays de dernière destination du trafic. Pour ce qui est du transport des passagers, des marchandises et du courrier chargés ou déchargés, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui désigne l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être en rapport avec :

- a) les exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- b) les exigences de l'exploitation des services long-courriers;
- c) les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transports aériens assurés par les entreprises des États de la région.

#### *Article 7*

Au cas où des difficultés nées de la guerre empêcheraient momentanément l'entreprise ou les entreprises d'une Partie contractante de se prévaloir de la faculté mentionnée au paragraphe 1 de l'article 6 du présent Accord, les Parties contractantes examineront à nouveau la situation en vue de favoriser le développement nécessaire des services aériens de la première Partie contractante dès que son entreprise ou ses entreprises seront en mesure d'apporter une contribution accrue aux services en question.

#### *Article 8*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande :

- a) les statistiques de trafic qui pourront être nécessaires pour procéder à l'examen de la capacité des services convenus; et
- b) les relevés périodiques normalement nécessaires relatifs au trafic acheminé par ses entreprises désignées au cours de l'exploitation des services à destination ou en provenance du territoire de cette autre Partie contractante, ou via ce territoire, y compris les renseignements concernant la provenance et la destination de ce trafic.

#### *Article 9*

1) Les tarifs applicables aux services convenus seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des

différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort), ainsi que des tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens sur tout ou partie de la même route. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2) Les tarifs applicables sur chaque route seront fixés, si possible, par l'intermédiaire de l'Association du transport aérien international (IATA). Au cas où cela serait impossible, les entreprises désignées intéressées s'efforceront de parvenir à un accord avec les autres entreprises exploitant la même route ou une section de celle-ci. Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des Parties contractantes.

3) En cas de désaccord entre les entreprises désignées au sujet des tarifs, les Parties contractantes s'efforceront de les fixer par voie d'accord entre elles.

4) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, la question sera soumise à l'arbitrage, comme prévu à l'article 10 ci-après.

#### *Article 10*

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 directes.

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations :

a) elles pourront convenir de soumettre leur différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné de commun accord ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme; ou

b) si elles ne se mettent pas d'accord ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent se mettre d'accord sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du tribunal compétent en la matière qui pourra être institué ultérieurement au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou, à défaut d'un tribunal de cet ordre, au Conseil de ladite organisation.

3) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus.

4) Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante qui ne se conforme pas à la décision, à l'entreprise ou aux entreprises désignées par cette dernière, ou à l'entreprise désignée qui ne se conforme pas à la décision.



*Article 11*

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux droits commerciaux des services aériens internationaux entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

*Article 12*

1) Une entreprise désignée par une Partie contractante pourra supprimer une ou plusieurs escales lors d'un vol ou de tous les vols effectués sur une route indiquée. Toute décision à cet effet devra être notifiée sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sauf s'il s'agit de cas isolés.

2) Si une Partie contractante estime souhaitable de modifier de toute autre façon les clauses du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si lesdites autorités conviennent de modifier le présent Accord, ces modifications prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes effectué par la voie diplomatique et seront immédiatement communiquées au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 13*

Les deux Parties contractantes sont convenues que leurs autorités aéronautiques respectives procéderont à des consultations régulières et fréquentes, instituant ainsi une collaboration étroite en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord.

*Article 14*

Le présent Accord prendra fin un an après la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura reçu de l'autre Partie contractante une notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. La notification devra être communiquée simultanément au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. En l'absence d'accusé de réception, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## Article 15

Le présent Accord entrera en vigueur à titre provisoire à la date de sa signature; il entrera définitivement en vigueur dès l'accomplissement des formalités d'ordre constitutionnel prescrites par la législation des deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante notifiera sans délai à l'autre Partie contractante l'accomplissement de ses formalités d'ordre constitutionnel.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Rome, en double exemplaire, le 25 juin 1948, en langue anglaise et en langue italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne  
et d'Irlande du Nord :  
V. A. L. MALLET

Pour le Gouvernement  
de la République italienne :  
SFORZA

## TABLEAU

## I

ROUTES A EXPLOITER PAR L'ENTREPRISE OU LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS AÉRIENS  
DÉSIGNÉES PAR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE

- a) Points en Italie-Paris-Londres.
- b) Points en Italie-Londres-Manchester ou Liverpool.
- c) Points en Italie-Malte-Tripoli.
- d) Points en Italie-Le Caire-Asmara-Mogadiscio-Nairobi.
- e) Points en Italie-Tripoli-Kano ou Lagos-Léopoldville-un point en Union Sud-Africaine.
- f) Points en Italie-Shannon-Gander-New-York.
- g) Points en Italie-Lisbonne-Açores-Bermudes et des points au-delà, à fixer de commun accord.

## II

ROUTES A EXPLOITER PAR L'ENTREPRISE OU LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS AÉRIENS  
DÉSIGNÉES PAR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI

- a) Points dans le Royaume-Uni-Marseille-Rome ou Augusta-Moyen-Orient-Pakistan-Inde-Extrême-Orient-Australie-Nouvelle-Zélande.
- b) Points dans le Royaume-Uni-Marseille-Rome ou Augusta-Moyen-Orient-Soudan-Kénya-Rhodésie du Nord-Rhodésie du Sud-Union Sud-Africaine.
- c) Points dans le Royaume-Uni-Marseille-Rome-Athènes-Chypre-Lyddah-Bagdad-Téhéran.
- d) Points dans le Royaume-Uni-Points intermédiaires-Milan-Rome-Naples-Malte.
- e) Points dans le Royaume-Uni-Points intermédiaires-Milan-Rome-Naples-Athènes-Chypre-Stamboul-Ankara.
- f) Malte-Catane-Palermo-Naples-Rome.

## ÉCHANGE DE NOTES

## I

*L'Ambassadeur de Grande-Bretagne au Ministre des affaires étrangères d'Italie*

Rome, le 25 juin 1948

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif à des services aériens signé ce jour entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République italienne, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement du Royaume-Uni est disposé, en ce qui concerne les territoires d'Afrique actuellement placés sous le régime de l'occupation militaire britannique, à accorder à une ou plusieurs entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement italien le traitement défini dans les paragraphes suivants de la présente note, aux conditions qui y sont indiquées.

2. Les droits accordés dans ces territoires à toute entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement italien le seront à titre provisoire; ils prendront en tout cas automatiquement fin dès que l'Accord susmentionné viendra à expiration ou lorsque les autorités militaires britanniques cesseront d'être responsables de l'administration de ces territoires, si cet événement devait se produire antérieurement.

3. Sous réserve des dispositions dudit Accord et de la présente note, une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement italien qui exploitera des services internationaux réguliers sur les routes indiquées au paragraphe 4 ci-après, jouira à Tripoli (Castel-Benito), Asmara et Mogadiscio, selon le cas, des droits énoncés à l'article 5 de l'Accord; le trafic acheminé entre l'un quelconque de ces points, d'une part, et des points situés en territoire britannique ou ailleurs, d'autre part, sera réputé trafic international.

4. Les routes sur lesquelles l'entreprise de transports aériens jouira des droits mentionnés au paragraphe 3 ci-dessus sont les suivantes :

- a) Points en Italie — Malte — Tripoli.
- b) Points en Italie — Tripoli — Kano ou Lagos — Léopoldville — un point en Union Sud-Africaine.
- c) Points en Italie — Le Caire — Asmara — Mogadiscio — Nairobi.
- d) Points en Italie — Le Caire — Khartoum — Asmara.

5. Les autorités militaires britanniques se réservent le droit de restreindre, dans la mesure où des raisons de sécurité ou de nécessité militaire l'exigeraient, le nombre des escales effectuées par des aéronefs civils, y compris les aéronefs de toute entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement italien.

6. Les lois et règlements que les autorités militaires britanniques pourraient adopter, dans ces territoires, concernant l'admission ou la sortie des aéronefs, la navigation aérienne à l'intérieur des territoires, ou les formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane, de quarantaine, de contrôle des devises, etc., seront applicables aux aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée ainsi qu'aux équipages, aux passagers et au fret à bord de ces aéronefs.

7. Je serais heureux de savoir si les conditions énoncées dans la présente note rencontrent l'agrément du Gouvernement italien. Dans l'affirmative, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et la réponse de Votre Excellence à cet effet soient considérées comme constituant, entre nos deux Gouvernements, un accord qui prendra effet à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord relatif aux services aériens.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour exprimer à Votre Excellence les assurances de ma très haute considération.

(Signé) V. A. L. MALLET

## II

*Le Ministre des affaires étrangères d'Italie à l'Ambassadeur de Grande-Bretagne*

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Rome, le 25 juin 1948

Monsieur l'Ambassadeur,

Dans sa lettre en date de ce jour, Votre Excellence a bien voulu me communiquer ce qui suit :

[Voir note I]

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le texte reproduit ci-dessus rencontre l'agrément du Gouvernement italien.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

(Signé) SFORZA

No. 1314

---

**SWITZERLAND  
and  
BRAZIL**

**Agreement relating to regular air transport services between  
Switzerland and the United States of Brazil (with annex  
and exchange of notes). Signed at Bern, on 10 August  
1948**

*Official texts of the Agreement: French and Portuguese.*

*Official text of the exchange of notes: French.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 18 July 1951.*

---

**SUISSE  
et  
BRÉSIL**

**Accord relatif aux transports aériens réguliers entre la  
Suisse et les États-Unis du Brésil (avec annexe et  
échange de notes). Signé à Berne, le 10 août 1948**

*Textes officiels de l'Accord: français et portugais.*

*Texte officiel de l'échange de notes: français.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 18 juillet 1951.*

## PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS

No. 1314. ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS REGULARES ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E A SUÍÇA. ASSINADO EM BERNA, AOS 10 DE AGOSTO DE 1948

---

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil e o Conselho Federal Suíço,

*considerando:*

— que as possibilidades da aviação comercial, como meio de transporte, se tornam cada vez mais relevantes;

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

— que convém organizar, por forma segura e ordenada, as comunicações aéreas entre as Partes Contratantes e desenvolver, na medida do possível, a cooperação internacional nesse terreno, sem prejuízo dos interesses nacionais e regionais;

— que é de desejar-se a conclusão de uma convenção multilateral geral destinada a regulamentar os transportes aéreos internacionais regulares;

— que, enquanto não entrar em vigor entre as Partes Contratantes uma convenção dessa natureza, se torna necessária a conclusão de um Acôrdo provisório para a exploração de serviços aéreos regulares entre os Estados Unidos do Brasil e a Suíça, em conformidade com a Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, firmada em Chicago, a 7 Dezembro de 1944;

designaram para êsse fim, Plenipotenciários devidamente autorizados, os quais acordaram nas disposições seguintes :

*Artigo I*

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

b) Cada uma das Partes Contratantes designará uma ou mais empresas aéreas de sua nacionalidade para a exploração dos serviços convencionados e determinará a data do início dos mesmos serviços.

### *Artigo II*

a) Cada Parte Contratante deverá, sob reserva do parágrafo b) do presente artigo e do artigo IV, infra, conceder a licença de funcionamento necessária às empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

b) Antes de serem autorizadas a iniciar os serviços convencionados, as referidas empresas aéreas designadas poderão ser chamadas a provar, entretanto, perante as autoridades aeronáuticas que concedem licença de funcionamento, que estão em condições de satisfazer os requisitos prescritos pelas leis e regulamentos que lhes são normalmente aplicáveis.

### *Artigo III*

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

1) As taxas cobradas no território de uma Parte Contratante pela utilização de aeroportos e outras facilidades pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante não serão superiores às pagas pelo uso de tais aeroportos e facilidades por aeronaves de sua bandeira empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2) Os combustíveis, óleos lubrificantes e sobressalentes introduzidos ou postos a bordo no território de uma Parte Contratante pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante ou por conta de tais empresas, e destinados unicamente ao uso de suas aeronaves, gozarão do tratamento dado às empresas nacionais ou às empresas da nação mais favorecida, no que respeita aos direitos e demais taxas aduaneiras, taxas de inspeção ou outros direitos e encargos nacionais.

3) As aeronaves utilizadas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante na exploração dos serviços convencionados, bem como os combustíveis, óleos lubrificantes e sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo, enquanto em tais aeronaves, gozarão, no território da outra Parte Contratante, de isenção de direitos e demais taxas aduaneiras, taxas de inspeção e direitos ou taxas semelhantes, mesmo quando utilizados ou consumidos em vôo sobre o referido território.

### *Artigo IV*

As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de negar ou revogar uma licença de funcionamento a uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante quando não julgarem provado que a maior parte da propriedade e o controle efetivo da referida empresa estejam em mãos de nacionais da outra Parte Contratante ou em caso de inobservância, por essa empresa aérea, das leis e regulamentos mencionados no artigo 13 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, ou das obrigações decorrentes do presente Acôrdo e do

seu Anexo, ou ainda se os membros das tripulações a serviço da aludida empresa aérea não forem naturais da outra Parte Contratante, excetuados os casos de adestramento do pessoal navegante.

#### *Artigo V*

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

#### *Artigo VI*

Caso qualquer das Partes Contratantes deseje modificar uma cláusula do Anexo ao presente Acôrdo ou prevalecer-se do disposto no artigo IV, poderá promover consulta entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, devendo tal consulta iniciar-se no prazo de sessenta dias a contar da data da notificação respectiva.

As modificações ao Anexo convencionadas entre as autoridades aeronáuticas passarão a vigorar após a confirmação por via diplomática.

#### *Artigo VII*

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

#### *Artigo VIII*

O presente Acôrdo poderá ser denunciado em qualquer tempo. A Parte Contratante que se valer desse direito deverá notificar a sua denúncia simultaneamente à outra Parte Contratante e à Organização de Aviação Civil Internacional. A denúncia tornar-se-á efetiva seis meses após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se fôr retirada, de comum acôrdo, antes de expirado aquele prazo. Se não fôr acusado o recebimento da notificação pela Parte Contratante a quem fôr dirigida, entender-se-á recebida catorze dias depois de o ter sido pela Organização de Aviação Civil Internacional.

#### *Artigo IX*

Ao entrar em vigor entre as Partes Contratantes uma Convenção multilateral geral que disponha sôbre os transportes aéreos internacionais regulares, o presente Acôrdo e seu Anexo deverão ser ajustados aos princípios da dita Convenção.



*Artigo X*

O presente Acôrdo e todos os contratos relativos ao mesmo serão registados na Organização de Aviação Civil Internacional.

*Artigo XI*

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

1) A expressão « autoridades aeronáuticas » significará, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministério da Aeronáutica e, no caso da Suíça, o Departamento Federal dos Correios e Vias Férreas (Office de l'Air), ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão habilitado a exercer as funções pelos mesmos atualmente desempenhadas.

2) A expressão « empresa aérea designada » significará qualquer empresa que uma das Partes Contratantes tiver escolhido para explorar os serviços convencionados e a cujo respeito tiver sido feita comunicação por escrito à autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante, segundo o disposto no artigo I, parágrafo *b*, do presente Acôrdo.

3) A expressão « serviço aéreo internacional regular (*ligne aérienne internationale*) » significará o serviço aéreo entre ou através dos territórios das Partes Contratantes, executados com frequência regular, por empresa aérea designada, segundo horários e rotas preestabelecidos e aprovados pelas Partes Contratantes.

*Artigo XII*

O presente Acôrdo será aplicado a partir do dia de sua assinatura pelas autoridades competentes das Partes Contratantes, dentro dos limites de suas atribuições administrativas e entrará em vigor logo que o Governo dos Estados Unidos do Brasil tiver notificado sua ratificação ao Conselho Federal Suíço, por via diplomática.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os Plenipotenciários abaixo-assinados concluíram o presente Acôrdo e nele apuzeram os respectivos selos.

FEITO em Berna, aos 10 de agôsto de 1948, em dois exemplares, nas línguas portuguesa e francesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Presidente da República  
dos Estados Unidos do Brasil :

(*a*) Mário MOREIRA DA SILVA  
(*a*) Hugo DA CUNHA MACHADO

Pelo Conselho Federal Suíço :

(*a*) Max PETITPIERRE

## ANEXO

## I

Para fins de exploração dos serviços convenccionados, a empresa ou empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes, nos termos do Acôrdo e do presente Anexo, gozarão, no território da outra Parte Contratante, em cada uma das rotas mencionadas nos Quadros anexos, do direito de trânsito e de pousar para fins não comerciais, nos aeroportos abertos ao tráfego internacional, bem como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, correio e carga, nos pontos enumerados nos Quadros em apreço, obedecidas as disposições da Seção II, abaixo.

## II

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

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

c) As empresas aéreas designadas deverão tomar em consideração, ao explorarem percursos comuns, os seus interesses mutuos, afim de não afetarem indevidamente os respectivos serviços.

d) Os serviços convenccionados terão por objetivo principal oferecer uma capacidade correspondente à procura de tráfego entre o país ao qual pertence a empresa e o país a que se destina o tráfego.

e) O direito de embarcar e desembarcar, nos pontos mencionados nos quadros anexos, tráfego internacional com destino a ou proveniente de terceiros países será exercido em conformidade com os princípios gerais de desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceitos pelas Partes Contratantes e de modo que a capacidade seja adaptada :

1. à procura de tráfego entre o país de origem e os países do destino;
2. às exigencias de uma exploração econômica dos serviços considerados, e
3. à procura de tráfego existente nas regiões atravessadas, respeitadas os interesses dos serviços locais e regionais.

## III

As consultas previstas no artigo V do Acôrdo poderão especialmente realizar-se, a pedido de uma das Partes Contratantes, afim de que sejam examinadas as condições segundo as quais os princípios enunciados na Seção II supra devem ser aplicados e, particularmente, para evitar que uma parte do tráfego seja desviada em prejuizo de uma das empresas aéreas designadas.

## IV

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

b) As tarifas a cobrar pelas empresas aéreas designadas deverão ser submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes trinta dias, no mínimo, antes da data prevista para sua vigência, podendo esse período ser reduzido, em casos especiais, mediante o assentimento das referidas autoridades.

c) As empresas aéreas designadas entender-se-ão sôbre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nas secções comuns de suas linhas, após consulta, se fôr caso disso, às empresas aéreas de terceiros países que explorem as mesmas rotas, no todo ou em parte; tais entendimentos serão comunicados às autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

d) As empresas aéreas designadas tomarão em consideração as recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos (I.A.T.A.), para a fixação de tarifas.

e) No caso de não poderem as empresas chegar a um entendimento, as autoridades aeronáuticas esforçar-se-ão por encontrar uma solução. Em último caso proceder-se-á à arbitragem prevista no artigo VII do Acôrdo.

## V

As modificações de pontos nas rotas aéreas mencionadas nos Quadros anexos, que afetem escalas fora do território das Partes Contratantes, não serão consideradas como alterações do presente Anexo. A Autoridade aeronáutica de uma Parte Contratante poderá, por conseguinte, proceder unilateralmente a tais modificações, desde que seja disto notificada, sem demora, a autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante.

Se esta última autoridade julgar, considerados os princípios enunciados na Secção II do presente Anexo, que os interesses das empresas aéreas que houver designado são prejudicados pelo fato de já estar assegurado o tráfico entre o seu país e as novas escalas previstas em perceiros países, a referida autoridade celebrará entendimentos com a outra autoridade aeronáutica que tiver decidido sôbre as modificações, afim de chegar a um acôrdo satisfatório.

## VI

Ao entrar em vigor o presente Acôrdo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes comunicar-se-ão, tão cedo quanto possível, as informações concernentes às autorizações dadas às respectivas empresas aéreas designadas para explorar os serviços convencionados, no todo ou em parte. Essas informações incluirão, especialmente, cópia das autorizações concedidas, suas eventuais modificações, assim como de todos os documentos anexos.

## QUADRO I

### ROTAS QUE AS EMPRESAS SUÍÇAS DE TRANSPORTES AÉREOS PODEM PERCORRER

#### A. Rotas com destino ao território brasileiro:

1. Genebra (ou Zurique ou Basileia) — Casablanca (ou Lisboa) — Dacar (ou Ilha do Sal) — Natal (ou Recife) — Rio de Janeiro e/ou São Paulo, em ambos os sentidos, ou, facultativamente,

2. Genebra (ou Zurique ou Basiléia) — Roma — Tunis (ou Argel ou Casablanca) — Dacar (ou Ilha do Sal) — Natal (ou Recife) — Rio de Janeiro e/ou São Paulo, em ambos os sentidos, ou facultativamente,
3. Genebra (ou Zurique ou Basiléia) — Lisboa (ou Madrid) — Tanger — Dacar (ou Ilha do Sal) — Natal (ou Recife) — Rio de Janeiro e/ou São Paulo, em ambos os sentidos.

*B. Rotas através do território brasileiro:*

1. Genebra (ou Zurique ou Basiléia) — Casablanca (ou Lisboa) — Dacar (ou Ilha do Sal) — Natal (ou Recife) — Rio de Janeiro e/ou São Paulo — Montevidéu — Buenos Aires e/ou Santiago do Chile e além, em ambos os sentidos, ou, facultativamente,
2. Genebra (ou Zurique ou Basiléia) — Roma — Tunis (ou Argel ou Casablanca) — Dacar (ou Ilha do Sal) — Natal (ou Recife) — Rio de Janeiro e/ou São Paulo — Montevidéu — Buenos Aires e/ou Santiago do Chile e além, em ambos os sentidos, ou, facultativamente,
3. Genebra (ou Zurique ou Basiléia) — Lisboa (ou Madrid) — Tanger — Dacar (ou Ilha do Sal) — Natal (ou Recife) — Rio de Janeiro e/ou São Paulo — Montevidéu — Buenos Aires e/ou Santiago do Chile, e além em ambos os sentidos.

## QUADRO II

### ROTAS QUE AS EMPRESAS BRASILEIRAS DE TRANSPORTE AÉREOS PODEM PERCORRER

*A. Rotas com destino ao território suíço:*

1. Rio de Janeiro — Recife (ou Natal) — Dacar (ou Ilha do Sal) — Lisboa — Madrid — Roma — Genebra (ou Zurique ou Basiléia), em ambos os sentidos, ou, facultativamente,
2. Rio de Janeiro — Recife (ou Natal) — Dacar (ou Ilha do Sal) — Casablanca (ou Argel ou Tunis) — Roma — Genebra (ou Zurique ou Basiléia), em ambos os sentidos.

*B. Rotas através do território suíço:*

1. Rio de Janeiro — Recife (ou Natal) — Dacar (ou Ilha do Sal) — Lisboa — Madrid — Roma — Genebra (ou Zurique ou Basiléia) — Viena (ou Praga) e além, Frankfurt sôbre o Meno (ou Berlim) — Copenhague e/ou Oslo e/ou Estocolmo e além, em ambos os sentidos, ou, facultativamente,
2. Rio de Janeiro — Recife (ou Natal) — Dacar (ou Ilha do Sal) — Casablanca (ou Argel ou Tunis) — Roma — Genebra (ou Zurique ou Basiléia) — Viena (ou Praga) e além, Frankfurt sôbre o Meno (ou Berlim) — Copenhague e/ou Oslo e/ou Estocolmo e além em ambos os sentidos.



No. 1314. ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LA SUISSE ET LES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL. SIGNÉ A BERNE, LE 10 AOÛT 1948

Le Conseil Fédéral Suisse et le Président de la République des États-Unis du Brésil,

*considérant:*

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

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

qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes entre les Parties contractantes et de développer autant que possible la coopération internationale dans ce domaine, sans porter préjudice aux intérêts nationaux et régionaux;

qu'il est désirable d'établir une convention multilatérale générale réglementant les transports aériens internationaux réguliers;

qu'en attendant l'entrée en vigueur d'une telle convention entre les Parties contractantes, il est nécessaire de conclure un accord provisoire pour l'exploitation de lignes aériennes entre la Suisse et les États-Unis du Brésil, conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale, conclue, à Chicago, le 7 décembre 1944<sup>2</sup>,

ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

a. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement les droits spécifiés au présent accord et à son annexe pour l'établissement des lignes aériennes internationales définies à cette annexe, dorénavant désignées par l'expression « lignes agréées ».

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 23 août 1949, date à laquelle le Gouvernement des États-Unis du Brésil a notifié sa ratification au Conseil fédéral suisse, conformément à l'article XII.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; vol. 26, p. 420; vol. 32, p. 402; vol. 33, p. 352; vol. 44, p. 346, et vol. 51, p. 336.

## TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1314. AGREEMENT<sup>1</sup> RELATING TO REGULAR AIR  
TRANSPORT SERVICES BETWEEN SWITZERLAND AND  
THE UNITED STATES OF BRAZIL. SIGNED AT BERNE  
ON 10 AUGUST 1948

---

The Swiss Federal Council and the President of the Republic of the United States of Brazil,

*considering:*

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

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

that it is desirable to organize air communications between the Contracting Parties in a safe and orderly manner and to develop international co-operation in this field as much as possible without prejudice to national and regional interests;

that it is desirable to establish a general multilateral convention dealing with regular international air transport services;

that pending the entry into force of such a convention between the Contracting Parties, it is necessary to conclude a provisional agreement for the operation of air services between Switzerland and the United States of Brazil in conformity with the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944;<sup>2</sup>

have appointed plenipotentiaries duly authorized for this purpose, who have agreed as follows :

*Article I*

(a) The Contracting Parties grant each other the rights specified in this Agreement and its annex, in order that there may be established the international air services described in the said annex and hereinafter referred to as "agreed services."

---

<sup>1</sup> Came into force on 23 August 1949, the date of the notification to the Swiss Federal Council by the Government of the United States of Brazil of its ratification, in accordance with article XII of the agreement.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346, and Vol. 51, p. 336.

b. Chaque Partie contractante désignera une ou plusieurs de ses entreprises de transports aériens pour l'exploitation des lignes agréées et décidera de la date d'ouverture de ces lignes.

#### *Article II*

a. Chaque Partie contractante devra, sous réserve du paragraphe b du présent article et de l'article IV ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

b. Toutefois avant d'être autorisées à ouvrir les lignes agréées, ces entreprises pourront être appelées à prouver, auprès des autorités aéronautiques chargées de délivrer l'autorisation d'exploitation, qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements qui leur sont normalement applicables.

#### *Article III*

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

1. Les taxes prélevées sur le territoire d'une Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par les entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie contractante n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par les aéronefs nationaux affectés à des lignes internationales similaires.

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante par les entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie contractante ou pour le compte desdites entreprises et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de ces entreprises bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits et taxes de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

3. Les aéronefs que les entreprises de transports aériens désignées par une Partie contractante utilisent sur les lignes agréées, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans les aéronefs seront, sur le territoire de l'autre partie contractante, exempts des droits et taxes de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

#### *Article IV*

Chaque Partie contractante se réserve la faculté de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise de transports aériens désignée



(b) Each Contracting Party shall designate one or more of its airlines to operate the agreed services and shall appoint the date on which the said services shall be inaugurated.

#### *Article II*

(a) Subject to the provisions of paragraph (b) of this article and of article IV below, each Contracting Party shall issue the necessary operating licences to the airlines designated by the other Contracting Party.

(b) Before being authorized to inaugurate the agreed services, however, such airlines may be required to satisfy the aeronautical authorities responsible for issuing the operating licences that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applicable to them.

#### *Article III*

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

1. The charges imposed in its territory by either Contracting Party for the use of airports and other facilities by the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

2. Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by or in behalf of the designated airlines of the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of such designated airlines, shall enjoy national or most-favoured-nation treatment with respect to Customs duties and charges, inspection fees and other national duties or charges.

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

#### *Article IV*

Each Contracting Party reserves the right to withhold or withdraw an operating licence from an airline designated by the other Contracting Party

par l'autre Partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve que la majeure partie de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de cette dernière Partie contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 13 de la convention relative à l'aviation civile internationale, ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord et de son annexe, ou encore lorsque les membres des équipages au service de cette entreprise ne possèdent pas la nationalité d'origine de ladite Partie contractante, sauf s'il s'agit de l'entraînement du personnel navigant.

#### *Article V*

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

#### *Article VI*

Si une Partie contractante désire modifier une clause de l'annexe au présent accord ou se prévaloir de l'article IV, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Les modifications à l'annexe convenues entre les autorités aéronautiques entreront en vigueur après confirmation par voie diplomatique.

#### *Article VII*

Tout différend entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent accord et de son annexe qui n'est pas visé au chapitre XVIII de la convention relative à l'aviation civile internationale et qui ne pourrait être réglé par voie de consultations directes sera soumis à l'arbitrage, soit d'un tribunal, soit de toute autre personne ou organisme convenu.

#### *Article VIII*

✓ Le présent accord pourra être dénoncé en tout temps. La Partie contractante qui fait usage de ce droit en informera simultanément l'autre Partie contractante et l'Organisation de l'aviation civile internationale. La dénonciation deviendra effective six mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de ce délai. ✓ Si la Partie contractante à laquelle elle est adressée n'en accuse pas réception, ladite notification sera réputée reçue quatorze jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

in any case where it is not satisfied that the major part of the ownership and effective control of that airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by that airline to comply with the laws and regulations referred to in article 13 of the Convention on International Civil Aviation, or to perform its obligations under the present Agreement and its annex, or when air crews employed by that airline are not nationals of the other Contracting Party, except in cases where air crews are being trained.

#### *Article V*

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall from time to time consult together in a spirit of close collaboration to ensure the observance and satisfactory application of the principles defined in this Agreement and its annex.

#### *Article VI*

If one of the Contracting Parties desires to modify any provision or provisions of the annex to this Agreement, or to exercise the right specified in article IV, it may request consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. Modifications of the annex agreed upon between the aeronautical authorities shall come into effect when they have been confirmed through the diplomatic channel.

#### *Article VII*

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its annex which is not covered by the provisions of chapter XVIII of the Convention on International Civil Aviation and which cannot be settled through direct consultation, shall be submitted for arbitration to a court or to some other agreed person or body.

#### *Article VIII*

✓ Notice to terminate this Agreement may be given at any time. A Contracting Party exercising this right shall simultaneously inform the other Contracting Party and the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate six months after the date of receipt of the notice to terminate by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. If the Contracting Party to which such notice is addressed does not acknowledge the receipt thereof, notice shall be deemed to have been received fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

*Article IX*

Dès l'entrée en vigueur entre les Parties contractantes d'une convention multilatérale générale réglementant les transports aériens internationaux réguliers, le présent accord et son annexe devront être mis en harmonie avec ladite convention.

*Article X*

Le présent accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XI*

Pour l'application du présent accord et de son annexe :

1. L'expression « autorités aéronautiques » s'entendra, en ce qui concerne les États-Unis du Brésil, du Ministère de l'aéronautique et, en ce qui concerne la Suisse, du Département fédéral des postes et des chemins de fer (Office de l'air) ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux.

2. L'expression « entreprise de transports aériens désignée » s'entendra de toute entreprise qu'une Partie contractante aura choisie pour exploiter les lignes agréées et qui aura été l'objet d'une notification à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, conformément à l'article premier, paragraphe b, du présent accord.

3. L'expression « ligne aérienne internationale » (*serviço aereo internacional regular*) s'entendra de tout service entre ou par les territoires des Parties contractantes exploité avec une fréquence régulière par une entreprise de transports aériens désignée dont les horaires et les itinéraires auront été approuvés par les Parties contractantes.

*Article XII*

Le présent accord sera appliqué du jour de sa signature par les autorités compétentes des Parties contractantes agissant dans les limites de leurs attributions administratives. Il entrera en vigueur aussitôt que le Gouvernement des États-Unis du Brésil aura notifié au Conseil Fédéral Suisse sa ratification par voie diplomatique.

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

*Article IX*

With the entry into force between the Contracting Parties of a multilateral convention dealing with international air transport, this Agreement and its annex shall be brought into conformity with the said convention.

*Article X*

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

*Article XI*

For the purposes of this Agreement and its annex :

1. The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the United States of Brazil, the Ministry for Air, and, in the case of Switzerland, the Federal Department of Posts and Railways (Air Office), or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions at present exercised by them.

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

3. The term "regular international air service" shall mean any service between or across the territories of the Contracting Parties operated on a regular schedule by a designated airline in accordance with time-tables and routes approved by the Contracting Parties.

*Article XII*

This Agreement shall be applied as from the day of its signature by the competent authorities of the Contracting Parties acting within the limits of their administrative powers. It shall enter into force as soon as the Government of the United States of Brazil has notified the Swiss Federal Council of its ratification through the diplomatic channel.

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

FAIT à Berne, le 10 août 1948 en double exemplaire, dans les langues française et portugaise, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse :

(Signé) Max PETITPIERRE

Pour le Président de la République  
des États-Unis du Brésil :

(Signé) MOREIRA DA SILVA  
(Signé) DA CUNHA MACHADO

## A N N E X E

### I

Pour exploiter les lignes agréées, l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par chaque Partie contractante dans les conditions fixées à l'accord et à la présente annexe jouiront sur le territoire de l'autre Partie contractante, sur chaque route décrite aux tableaux ci-après, du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales sur les aéroports ouverts au trafic international, ainsi que du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises aux points mentionnés aux tableaux, conformément aux dispositions de la section II ci-après.

### II

a. La capacité de transport offerte par les entreprises de transports aériens désignées par les Parties contractantes devra être en étroite relation avec la demande de trafic.

b. Les entreprises désignées devront être assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des lignes agréées.

c. Les entreprises désignées devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs lignes respectives.

d. Les lignes agréées auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination.

e. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une Partie contractante, aux points mentionnés aux tableaux annexés, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné du transport aérien affirmés par les Parties contractantes et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

1° A la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;

2° Aux exigences d'une exploitation économique des lignes agréées;

3° A la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des lignes locales et régionales.

DONE in duplicate, at Berne, this 10th day of August 1948, in the French and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

For the Swiss Federal Council :

(Signed) Max PETITPIERRE

For the President of the Republic  
of the United States of Brazil :

(Signed) MOREIRA DA SILVA  
(Signed) DA CUNHA MACHADO

## ANNEX

### I

For the purpose of operating the agreed services, the airline or airlines designated by each of the Contracting Parties under the conditions provided in the Agreement and the present Annex shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, on each of the routes described in the attached schedules, rights of transit and of non-traffic stop at airports open to international traffic, as well as the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo at the points enumerated in the said schedules, in accordance with the provisions of section II below.

### II

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

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

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

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

(e) The right to pick up and set down in the territory of a Contracting Party at the points specified in the attached schedules international traffic proceeding to or coming from third countries shall be applied in accordance with the general principles of the orderly development of air transport to which the Contracting Parties subscribe and under conditions such that capacity shall be related :

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

## III

Les consultations prévues à l'article V de l'accord pourront notamment avoir lieu à la demande d'une Partie contractante en vue d'examiner les conditions dans lesquelles les principes énoncés à la section II ci-dessus sont appliqués et en particulier d'éviter qu'une partie du trafic ne soit détournée au préjudice d'une entreprise de transports aériens désignée.

## IV

*a.* Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu en particulier de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des tarifs appliqués par les autres entreprises de transports aériens et des caractéristiques présentées par chaque ligne, telles que la rapidité et le confort.

*b.* Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente jours au moins avant leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux avec l'assentiment desdites autorités.

*c.* Les entreprises désignées s'entendront sur les tarifs de passagers et de marchandises à appliquer sur les tronçons communs de leurs lignes après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de pays tiers qui desservent tout ou partie des mêmes routes; elles porteront ces arrangements à la connaissance des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

*d.* Pour l'établissement desdits tarifs, les entreprises désignées tiendront compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA).

*e.* Si les entreprises désignées n'ont pu arriver à une entente, les autorités aéronautiques s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'article VII de l'accord.

## V

Les modifications de points situés sur les routes aériennes décrites aux tableaux annexés qui affecteraient des escales hors du territoire des Parties contractantes ne seront pas considérées comme des modifications à la présente annexe. L'autorité aéronautique d'une Partie contractante pourra, en conséquence, procéder unilatéralement à de telles modifications, sous réserve de notification sans délai à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante. Si celle-ci estime, eu égard aux principes énoncés à la section II de la présente annexe, que les intérêts des entreprises de transports aériens désignées par elle sont affectés par le fait qu'un trafic est assuré entre son pays et les nouvelles escales prévues en pays tiers, elle se concertera avec l'autorité aéronautique qui aura décidé les modifications afin de parvenir à un accord satisfaisant.

## VI

A partir de l'entrée en vigueur de l'accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se communiqueront aussi rapidement que possible les informations concernant les autorisations accordées aux entreprises de transports aériens désignées par elles pour exploiter tout ou partie des lignes agréées. Ces informations comporteront, notamment, copie des autorisations accordées, de leurs modifications éventuelles, ainsi que de tous documents annexés.



## III

The consultations referred to in article V of the Agreement may in particular take place at the request of one of the Contracting Parties to determine the circumstances in which the principles set forth in section II above are being complied with, and in particular to prevent an unfair proportion of traffic being diverted from any designated airline.

## IV

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

(b) The rates to be charged by the designated airlines shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not less than thirty days before they come into force, though this time limit may be shorter in special cases if the said authorities so agree.

(c) The designated airlines shall agree on the passenger and goods rates to be applied on the common sections of their routes, after consultation, where necessary, with the airlines of third countries operating all or part of the same routes; and they shall inform the aeronautical authorities of the Contracting Parties of these arrangements.

(d) In fixing these rates, the designated airlines shall take the recommendations of the International Air Transport Association (IATA) into account.

(e) Should the designated airlines fail to reach agreement, the aeronautical authorities shall endeavour to reach a solution. In the last resort the matter shall be referred to arbitration as provided in article VII of the Agreement.

## V

Changes in points on the air routes described in the attached schedules, except changes in points within the territories of the Contracting Parties, shall not be considered as modifications of the annex. The aeronautical authority of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such changes, provided that notice of any change is given without delay to the aeronautical authority of the other Contracting Party. If such aeronautical authority of the other Contracting Party should consider, in the light of the principles set forth in section II of the present annex, that the interests of the airlines designated by it are prejudiced by the carriage of traffic between its territory and the new points in the territory of a third country, it shall consult with the aeronautical authority introducing the changes with a view to arriving at a satisfactory agreement.

## VI

As from the entry into force of the Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the licences granted to the airlines designated by them to operate all or part of the agreed services. Such exchange of information shall include copies of the authorizations granted, any modifications thereof and all annexed documents.

## TABLEAU I

## ROUTES QUE PEUVENT DESSERVIR LES ENTREPRISES SUISSES DE TRANSPORTS AÉRIENS

## A. Routes à destination du territoire brésilien:

1. Genève (ou Zurich ou Bâle)—Casablanca (ou Lisbonne)—Dakar (ou Ile de Sel)—Natal (ou Recife)—Rio de Janeiro et/ou São Paulo, dans les deux sens, ou, facultativement,
2. Genève (ou Zurich ou Bâle)—Rome—Tunis (ou Alger ou Casablanca)—Dakar (ou Ile de Sel)—Natal (ou Recife)—Rio de Janeiro et/ou São Paulo, dans les deux sens, ou, facultativement,
3. Genève (ou Zurich ou Bâle)—Lisbonne (ou Madrid)—Tanger—Dakar (ou Ile de Sel)—Natal (ou Recife)—Rio de Janeiro et/ou São Paulo, dans les deux sens.

## B. Routes desservant et traversant le territoire brésilien:

1. Genève (ou Zurich ou Bâle)—Casablanca (ou Lisbonne)—Dakar (ou Ile de Sel)—Natal (ou Recife)—Rio de Janeiro et/ou São Paulo—Montevideo—Buenos Aires et/ou Santiago du Chili et au-delà, dans les deux sens, ou, facultativement,
2. Genève (ou Zurich ou Bâle)—Rome—Tunis (ou Alger ou Casablanca)—Dakar (ou Ile de Sel)—Natal (ou Recife)—Rio de Janeiro et/ou São Paulo—Montevideo—Buenos Aires et/ou Santiago du Chili et au-delà, dans les deux sens, ou, facultativement,
3. Genève (ou Zurich ou Bâle)—Lisbonne (ou Madrid)—Tanger—Dakar (ou Ile de Sel)—Natal (ou Recife)—Rio de Janeiro et/ou São Paulo—Montevideo—Buenos Aires et/ou Santiago du Chili et au-delà, dans les deux sens.

## TABLEAU II

## ROUTES QUE PEUVENT DESSERVIR LES ENTREPRISES BRÉSILIENNES DE TRANSPORTS AÉRIENS

## A. Routes à destination du territoire suisse:

1. Rio de Janeiro—Recife (ou Natal)—Dakar (ou Ile de Sel)—Lisbonne—Madrid—Rome—Genève (ou Zurich ou Bâle), dans les deux sens, ou, facultativement,
2. Rio de Janeiro—Recife (ou Natal)—Dakar (ou Ile de Sel)—Casablanca (ou Alger ou Tunis)—Rome—Genève (ou Zurich ou Bâle), dans les deux sens.

## B. Routes desservant et traversant le territoire suisse:

1. Rio de Janeiro—Recife (ou Natal)—Dakar (ou Ile de Sel)—Lisbonne—Madrid—Rome—Genève (ou Zurich ou Bâle)—Vienne (ou Prague) et au-delà, Francfort-sur-le-Main (ou Berlin)—Copenhague et/ou Oslo et/ou Stockholm et au-delà, dans les deux sens, ou, facultativement,
2. Rio de Janeiro—Recife (ou Natal)—Dakar (ou Ile de Sel)—Casablanca (ou Alger ou Tunis)—Rome—Genève (ou Zurich ou Bâle)—Vienne (ou Prague) et au-delà, Francfort-sur-le-Main (ou Berlin)—Copenhague et/ou Oslo et/ou Stockholm et au-delà, dans les deux sens.

## SCHEDULE I

## ROUTES WHICH MAY BE OPERATED BY THE SWISS AIRLINES

A. *Routes to Brazil:*

1. Geneva (or Zürich or Basle)—Casablanca (or Lisbon)—Dakar (or Ilha do Sal)—Natal (or Recife)—Rio de Janeiro and/or São Paulo, in either direction, or alternatively,
2. Geneva (or Zürich or Basle)—Rome—Tunis (or Algiers or Casablanca)—Dakar (or Ilha do Sal)—Natal (or Recife)—Rio de Janeiro and/or São Paulo, in either direction, or, alternatively,
3. Geneva (or Zürich or Basle)—Lisbon (or Madrid)—Tangier—Dakar (or Ilha do Sal)—Natal (or Recife)—Rio de Janeiro and/or São Paulo, in either direction.

B. *Routes serving and traversing Brazilian territory:*

1. Geneva (or Zürich or Basle)—Casablanca (or Lisbon)—Dakar (or Ilha do Sal)—Natal (or Recife)—Rio de Janeiro and/or São Paulo—Montevideo—Buenos Aires and/or Santiago de Chile and beyond in either direction, or, alternatively,
2. Geneva (or Zürich or Basle)—Rome—Tunis (or Algiers or Casablanca)—Dakar (or Ilha do Sal)—Natal (or Recife)—Rio de Janeiro and/or São Paulo—Montevideo—Buenos Aires and/or Santiago de Chile and beyond, in either direction, or, alternatively,
3. Geneva (or Zürich or Basle)—Lisbon (or Madrid)—Tangier—Dakar (or Ilha do Sal)—Natal (or Recife)—Rio de Janeiro and/or São Paulo—Montevideo—Buenos Aires and/or Santiago de Chile and beyond, in either direction.

## SCHEDULE II

## ROUTES WHICH MAY BE OPERATED BY THE BRAZILIAN AIRLINES

A. *Routes to Switzerland:*

1. Rio de Janeiro—Recife (or Natal)—Dakar (or Ilha do Sal)—Lisbon—Madrid—Rome—Geneva (or Zurich or Basle), in either direction, or, alternatively,
2. Rio de Janeiro—Recife (or Natal)—Dakar (or Ilha do Sal)—Casablanca (or Algiers or Tunis)—Rome—Geneva (or Zurich or Basle), in either direction.

B. *Routes serving and traversing Swiss territory:*

1. Rio de Janeiro—Recife (or Natal)—Dakar (or Ilha do Sal)—Lisbon—Madrid—Rome—Geneva (or Zurich or Basle)—Vienna (or Prague) and beyond, Frankfurt-on-Main (or Berlin)—Copenhagen and/or Stockholm and beyond in either direction, or, alternatively,
2. Rio de Janeiro—Recife (or Natal)—Dakar (or Ilha do Sal)—Casablanca (or Algiers or Tunis)—Rome—Geneva (or Zurich or Basle)—Vienna (or Prague) and beyond, Frankfurt-on-Main (or Berlin)—Copenhagen and/or Oslo and/or Stockholm and beyond, in either direction.

## ÉCHANGE DE NOTES

## I

EIDG. POLITISCHES DEPARTEMENT

Berne, le 10 août 1948

v.C.16.12.Brés.1.—AV

A la Légation des États-Unis du Brésil  
Berne

Se référant aux négociations qui ont abouti, en date de ce jour, à la signature d'un accord relatif aux transports aériens réguliers entre la Suisse et les États-Unis du Brésil, le Département Politique fédéral a l'honneur de préciser encore à l'intention de la Légation des États-Unis du Brésil les points suivants qui ont été abordés oralement au cours desdites négociations :

1. Avant l'entrée en vigueur de l'accord, la concession des privilèges prévus à l'article III restera soumise à un régime de réciprocité effective.

2. Les Autorités brésiliennes se proposent d'interpréter de façon libérale la notion de personnel d'entraînement de nationalité étrangère évoquée à l'article IV de l'accord. Le Département Politique fédéral en prend acte.

3. Les Autorités fédérales suisses donnent leur assentiment à ce que la clause de rupture de charge par les lignes long-courriers proposée par les Autorités brésiliennes, qui ne paraît pas être pour le moment susceptible d'application pratique dans le cadre de l'accord, soit enregistrée à titre de référence. Cette clause a la teneur suivante :

- « a. Au sens de la présente section, l'expression « rupture de charge » à une escale donnée signifie qu'au-delà de ce point le trafic sur une ligne agréée est assuré par la même entreprise, mais avec un autre aéronef.
- « b. Les ruptures de charge justifiées par l'économie de l'exploitation seront admises en tout point du territoire des Parties contractantes mentionné aux tableaux annexés.
- « c. Toutefois, les ruptures de charge sur le territoire des Parties contractantes ne seront pas autorisées si elles modifient les caractéristiques de l'exploitation de lignes long-courriers ou sont incompatibles avec les principes énoncés dans l'accord et son annexe, notamment dans la section II de ladite annexe.
- « d. Les départs après rupture de charge ne pourront avoir lieu qu'en correspondance avec les arrivées des aéronefs utilisés jusqu'aux points de rupture. La capacité des aéronefs utilisés après rupture de charge sera déterminée par la charge payante (passagers, marchandises et envois postaux) à transborder.

## EXCHANGE OF NOTES

## I

## FEDERAL POLITICAL DEPARTMENT

Berne, 10 August 1948

v.C.16.12.Brés.1.—AV

To the Legation of the United States of Brazil  
Berne

With reference to the negotiations resulting in the signature this day of an Agreement relating to regular air transport services between Switzerland and the United States of Brazil, the Federal Political Department has the honour to communicate the following to the Legation of the United States of Brazil for the purpose of giving written expression to points touched upon orally in the course of the negotiations :

1. Before the Agreement enters into force, the grant of the privileges referred to in article III shall remain subject to effective reciprocity.

2. The Brazilian authorities propose to interpret liberally the notion of " air crew of foreign nationality under training " referred to in article IV of the Agreement. The Federal Political Department takes note of this.

3. The Swiss Federal authorities agree that, though it does not for the time being seem capable of practical application within the scope of the Agreement, the clause proposed by the Brazilian authorities with reference to transshipment on long-distance services, should be recorded for purposes of reference. The clause is worded as follows :

" (a) For the purposes of the present section, the term ' transshipment ' shall mean the transportation by the same airline of traffic beyond a certain point on an agreed route but by different aircraft.

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

" (c) However, transshipments shall not be allowed in the territory of the Contracting Parties if they would alter the long-range characteristics of the operation or be inconsistent with the standards set forth in this Agreement and its annex and particularly section II of the annex.

" (d) No onward flight after transshipment shall be effected except in connexion with the arrival of the aircraft employed up to the point of transshipment. The capacity of the aircraft employed after transshipment shall be determined in relation to the charge-paying load (passengers, goods and mail) to be transshipped.

« e. Lorsqu'une capacité donnée sera disponible dans un aéronef utilisé après une rupture de charge effectuée conformément au paragraphe d. ci-dessus, cette capacité pourra être affectée à l'aller et au retour au trafic international en provenance ou à destination du territoire sur lequel la rupture aura été effectuée. »

Le Département saisit cette occasion pour renouveler à la Légation l'assurance de sa haute considération.

(Signé) PETITPIERRE

## II

### LÉGATION DES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL

Berne, le 10 août 1948

N° 40

Au Département Politique Fédéral  
Berne

Par note de ce jour à la Légation des États-Unis du Brésil, le Département Politique Fédéral a bien voulu préciser les points suivants abordés au cours des négociations qui viennent d'aboutir à la conclusion d'un accord relatif aux transports aériens réguliers entre les États-Unis du Brésil et la Suisse :

[Voir note I]

La Légation remercie le Département de cette communication et a l'honneur de lui en donner acte.

Elle saisit cette occasion pour renouveler au Département l'assurance de sa haute considération.

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

The Department has the honour, etc.

(Signed) PETITPIERRE.

## II

### LEGATION OF THE UNITED STATES OF BRAZIL

Berne, 10 August 1948

No. 40

To the Federal Political Department  
Berne

By letter of to-day's date addressed to the Legation of the United States of Brazil, the Federal Political Department has given written expression to the following points raised during the negotiations that have just resulted in the conclusion of an Agreement relating to regular air transport services between the United States of Brazil and Switzerland :

[See note I]

The Legation thanks the Department for this communication and has the honour to acknowledge its receipt.

It has the honour, etc.





**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*

## ANNEXE A

N° 410. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES FRANÇAIS ET SUÉDOIS. SIGNÉ A PARIS, LE 2 AOUT 1946<sup>1</sup>

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> COMPLÉTANT L'ACCORD MENTIONNÉ CI-DESSUS. PARIS, 19 MARS 1947

*Texte officiel français.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 18 juillet 1951.*

## I

## LÉGATION DE SUÈDE

Paris, le 19 mars 1947

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que, pendant la durée de l'accord relatif aux transports aériens conclu entre la Suède et la France en date du 2 août 1946<sup>1</sup>, le Gouvernement Royal de Suède propose de considérer les dispositions de l'Accord sur le Transit des Services Aériens Internationaux signé à Chicago le 7 décembre 1944<sup>3</sup> comme en vigueur, à partir de la date de ce jour, entre le Gouvernement Royal de Suède et le Gouvernement de la République Française, étant entendu que l'exercice des droits ainsi reconnus sera soumis aux dispositions générales de l'accord aérien franco-suédois précité, et notamment de son article II, et que d'autre part les autorités aéronautiques compétentes des deux pays s'informeront mutuellement de l'ouverture effective de chaque service exploité par leurs entreprises et traversant l'espace aérien dont ils ont la charge.

Si cette proposition reçoit l'approbation du Gouvernement de la République Française, j'ai l'honneur de suggérer que la présente lettre et la réponse de votre Excellence dans les mêmes termes soient considérées comme constituant entre nos deux Gouvernements un accord à cet effet.

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

Le Ministre de Suède,  
(Signé) Erik BOHEMAN

Son Excellence Monsieur P.-H. Teitgen  
Vice-Président du Conseil  
Ministre des Affaires Étrangères par intérim  
Paris

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 27, p. 251.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 19 mars 1947, par l'échange desdites notes.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 84, p. 389.

## ANNEX A

No. 410. AGREEMENT BETWEEN THE PROVISIONAL GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN RELATING TO AIR TRANSPORT BETWEEN FRENCH AND SWEDISH TERRITORIES. SIGNED AT PARIS, ON 2 AUGUST 1946<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> SUPPLEMENTING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. PARIS, 19 MARCH 1947

*Official text: French.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 18 July 1951.*

## I

## SWEDISH LEGATION

Paris, 19 March 1947

Your Excellency :

I have the honour to inform you that for the duration of the Air Transport Agreement concluded between Sweden and France on 2 August 1946,<sup>1</sup> the Royal Government of Sweden proposes to regard the provisions of the International Air Services Transit Agreement signed at Chicago on 7 December 1944<sup>3</sup> as being in force, as from to-day's date, between the Royal Government of Sweden and the Government of the French Republic, on the understanding that the exercise of the rights so recognized shall be subject to the general provisions of the aforesaid French-Swedish Air Transport Agreement, and particularly of article II thereof, and that furthermore the competent aeronautical authorities of the two countries shall inform each other of the effective inauguration of each service operated by their airlines which traverses the air space over which they have jurisdiction.

If this proposal meets with the approval of the Government of the French Republic, I have the honour to suggest that this letter and your reply in corresponding terms should be regarded as constituting an agreement to that effect between our two Governments.

I have the honour, etc.

(Signed) Erik BOHEMAN  
Swedish Minister

His Excellency Mr. P.-H. Teitgen  
Vice-President of the Council  
Acting Minister of Foreign Affairs  
Paris

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 27, p. 251.

<sup>2</sup> Came into force on 19 March 1947, by the exchange of the said notes.

<sup>3</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 84, p. 389.

## II

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Paris, le 19 mars 1947

Monsieur le Ministre,

Votre Excellence a bien voulu m'adresser en date de ce jour la lettre dont la teneur suit :

[Voir note I]

J'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que ces propositions rencontrent la pleine approbation du Gouvernement de la République Française.

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

Pour le Ministre des Affaires Étrangères  
et par délégation  
L'Ambassadeur de France  
Secrétaire Général du Ministère des Affaires Étrangères  
(Signé) J. CHAUVEL

---

## II

FRENCH REPUBLIC  
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Paris, 19 March 1947

Your Excellency,

Under to-day's date you were good enough to communicate to me a letter in the following terms :

[See note I]

I have the honour to inform you that these proposals meet with the full approval of the Government of the French Republic.

I have the honour, etc.

*per pro.* The Minister of Foreign Affairs  
(Signed) J. CHAUVEL  
Ambassador of France  
Secretary-General of the Ministry of Foreign Affairs

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX MODIFICATIONS APPORTÉES  
À L'ANNEXE DE L'ACCORD MENTIONNÉ CI-DESSUS. PARIS, 27 MAI 1947, ET STOCKHOLM,  
10 JUIN 1947

*Texte officiel français.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 18 juillet 1951.*

I

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS  
SÉCRÉTARIAT GÉNÉRAL À L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

Paris, le 27 mai 1947

N° 2434/DTA/E  
S.G.A.C.

Le Secrétaire Général à l'Aviation  
Civile et Commerciale  
à Monsieur E. C. R. Ljungberg  
Directeur Général de la Direction  
Royale de l'Aéronautique Civile  
à Stockholm

Monsieur le Directeur Général,

Comme suite à votre lettre du 7 mai 1947 par laquelle vous avez bien voulu me communiquer certaines observations concernant les modifications apportées à l'Annexe de l'Accord aérien franco-suédois du 2 août 1946, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint un nouveau projet portant modification à l'Annexe, projet rédigé conformément à vos suggestions.

1°) J'ai en effet retrouvé qu'il avait été prévu lors de nos réunions de mars dernier que les mots « sur les lignes (mentionnées au tableau A ci-annexé) » seraient biffés au 1er alinéa de la Section I, de même qu'à la Section II, 1er alinéa, devait disparaître l'expression correspondante « sur les lignes (mentionnées au tableau B ci-annexé) ».

2°) Une erreur de dactylographie a fait omettre le chiffre « 4° » à la Section V c).

3°) J'ai fait rétablir les mots « dans les deux sens » à la fin du libellé de la ligne n° 4 du tableau A et de la ligne n° 6 du tableau B.

Outre ces rectifications, je vous prie de noter deux légères erreurs de frappe que j'ai relevées sur le texte qui vous a été transmis :

a) dans la modification du 2° alinéa de la Section I, 3ème ligne, lire : « sur les itinéraires énumérés au Tableau A » et non « du Tableau A ». (Comparez la modification de la section II 2° alinéa où l'expression est correcte.)

b) à la Section V b), 1er alinéa, supprimer l's du mot « territoires ».

Le projet établi le 8 mars dernier ne comporte en effet pas d's à ce mot, ce qui est normal, la Convention de Chicago parlant du « territoire » en général.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, les assurances de ma haute considération.

Pour le Ministre des Travaux Publics et des Transports :  
Le Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale

(Signé) [illisible]

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 10 juin 1947, par l'échange desdites notes.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> REGARDING MODIFICATIONS TO THE ANNEX OF THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. PARIS, 27 MAY 1947, AND STOCKHOLM, 10 JUNE 1947

*Official text: French.*

*Registered by the International Aviation Organization on 18 July 1951.*

I

MINISTRY OF PUBLIC WORKS AND TRANSPORT  
DEPARTMENT OF CIVIL AND COMMERCIAL AVIATION

Paris, 27 May 1947

No. 2434/DTA/E  
S.G.A.C.

The Secretary-General for Civil  
and Commercial Aviation  
to Mr. E. C. R. Ljungberg  
Director General of the Royal Board  
of Civil Aviation  
Stockholm

Sir,

With reference to your letter of 7 May 1947 in which you communicated to me a number of observations concerning the changes made in the annex to the French-Swedish Air Transport Agreement of 2 August 1946, I have the honour to transmit to you herewith a new draft which amends the annex and which was prepared in accordance with your suggestions.

1. I have discovered that in the course of our meetings of March last it was in fact agreed that the words "on the routes (enumerated in schedule A annexed hereto)" in the first paragraph of section I, and the corresponding expression "on the routes (enumerated in schedule B annexed hereto)" in the first paragraph of section II, should be deleted.

2. Owing to a typing error, the figure 4 was omitted from section V (c).

3. I have restored the words "in both directions" at the end of the fourth line in schedule A and in the sixth line in schedule B.

In addition to these corrections, I would draw your attention to two slight typing errors which I have noticed in the text that has been transmitted to you:

(a) The amended text of the second paragraph of section I should read in the third line "*sur les itinéraires énumérés au Tableau A*", and not "*du Tableau A*". (Cf. the amended text of the second paragraph of section II, where the correct expression is used.)

(b) In the first paragraph of section V (b), delete the "s" at the end of the word "*territoires*".

The draft prepared on 8 March last does not (quite correctly) add an "s" at the end of that word; indeed, the Chicago Convention speaks of the "territory" in general.

In expectation of your reply, I have the honour, etc.

For the Minister of Public Works and Transport:

(Signed) [illegible]

Secretary-General of the Department  
of Civil and Commercial Aviation

<sup>1</sup> Came into force on 10 June 1947, by the exchange of the said notes.

## II

Stockholm, le 10 juin 1947

Trst 16 Ka 1101  
L 2479/47 LK/MB

Monsieur le Secrétaire Général,

Par lettre du 27 mai 1947 (2434/DTA/E) vous avez bien voulu me transmettre le texte des modifications apportées, lors des conversations qui se sont déroulées à Paris du 4 au 8 mars dernier, à l'Annexe de l'Accord relatif aux Transports Aériens entre les territoires français et suédois conclu à Paris le 2 août 1946.

En réponse j'ai l'honneur de vous confirmer par la présente, de la part de la Direction Royale de l'Aéronautique Civile, mon accord sur le texte ainsi transmis.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de mes sentiments distingués.

Kungl. Luftfartsstyrelsen  
F. ADILZ  
Directeur Général a.i.

Monsieur le Secrétaire Général  
de l'Aviation Civile et Commerciale  
93, boulevard Montparnasse  
Paris, 14<sup>e</sup>

## ANNEXE

*Section I*

Le Gouvernement du Royaume de Suède accorde au Gouvernement de la République Française le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises françaises de transport aérien, désignées par lui, des services aériens sur les lignes (mentionnées au tableau A ci-annexé) qui traversent ou desservent le territoire suédois.

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien ainsi désignées, conformément aux conditions fixées à l'Accord, jouiront dans le territoire suédois, sur les itinéraires énumérés à la Section IV de la présente Annexe, des droits qui sont spécifiés dans ladite Section.

*Section II*

Le Gouvernement de la République Française accorde au Gouvernement du Royaume de Suède le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises suédoises de transport aérien désignées par lui, des services aériens sur les lignes (mentionnées au tableau B ci-annexé) qui traversent ou desservent la France Métropolitaine ou les territoires français.

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien ainsi désignées, conformément aux conditions fixées à l'Accord, jouiront en France Métropolitaine et dans les territoires français, sur les itinéraires énumérés aux Sections IV, V, VI de la présente Annexe des droits qui sont respectivement spécifiés dans lesdites Sections.



## II

Stockholm, 10 June 1947

Trst 16 Ka 1101  
L 2479/47 LK/MB

Sir,

In your letter of 27 May 1947 (2434/DTA/E) you transmitted to me the text of the changes made, during the conversations held in Paris from 4 to 8 March last, in the annex to the Agreement relating to air transport services between French and Swedish territories concluded in Paris on 2 August 1946.

In reply, I have the honour, on behalf of the Royal Board of Civil Aviation, to confirm to you hereby the Board's agreement to the text so transmitted.

I have the honour, etc.

(Signed) F. ADILZ  
Acting Director-General  
Royal Board of Civil Aviation

The Secretary-General of the Department  
of Civil and Commercial Aviation  
93, boulevard Montparnasse  
Paris, 14<sup>e</sup>

## ANNEX

*Section I*

The Government of the Kingdom of Sweden grants the Government of the French Republic the right to designate one or more French airlines to conduct air transport services on the routes (enumerated in schedule A annexed hereto) which cross or serve Swedish territory.

The airline or airlines so designated, in accordance with the conditions laid down in the Agreement, shall enjoy in Swedish territory, on the routes enumerated in section IV of the present annex, the rights specified in the said section.

*Section II*

The Government of the French Republic grants the Government of the Kingdom of Sweden the right to designate one or more Swedish airlines to conduct air transport services on the routes (enumerated in schedule B annexed hereto) which cross or serve metropolitan France or French territories.

The airline or airlines so designated, in accordance with the conditions laid down in the Agreement, shall enjoy in metropolitan France and in French territories, on the routes enumerated in sections IV, V, VI of the present annex, the rights specified respectively in the said sections.

*Section III*

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

Dans l'établissement de ces tarifs, les recommandations de l'Association du Transport Aérien International seront prises en considération.

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

Ces accords seront soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques compétentes des deux Pays.

Au cas où les entreprises ne pourraient se mettre d'accord sur la fixation des tarifs, les Autorités aéronautiques compétentes des deux pays s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'Article VII de l'Accord.

*Section IV*

a) Sur les lignes nos 1, 2 et 3 communes aux tableaux A et B, à savoir :

*Ligne n° 1*: Stockholm—Paris;

*Ligne n° 2*: Stockholm—Malmö—Copenhague—Paris;

*Ligne n° 3*: Stockholm—Copenhague—Francfort—Genève—Nice,

ainsi que sur la ligne n° 4 du tableau A, à savoir :

*Ligne n° 4*: Paris—Helsinki par des points intermédiaires et Stockholm,

la ou les entreprises de l'une des Parties Contractantes exploitant des services, conformément aux conditions fixées aux Sections I et II jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit d'utiliser, en cas de force majeure, les terrains dudit territoire; du droit d'atterrir pour des raisons non commerciales, ainsi que du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international à Paris, à Nice, à Stockholm et à Malmö, des passagers, du courrier et des marchandises.

b) Les Autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes se concerteront en vue de déterminer le régime d'exploitation qui sera appliqué aux lignes énumérées à la présente Section, et d'étudier en particulier les possibilités d'un pool d'exploitation entre les entreprises ressortissant de l'une et de l'autre Partie Contractante qui exploiteraient les lignes n° 1 et n° 2.

*Section V*

a) Sur les lignes nos 4 et 5 du tableau B, à savoir :

*Ligne n° 4*: Stockholm—Paris—Bordeaux—Lisbonne;

*Ligne n° 5*: Stockholm—Copenhague—Paris—Lisbonne—Dakar—Amérique du Sud,

la ou les entreprises suédoises exploitant des services conformément aux conditions fixées à la Section II jouiront sur le territoire français du droit d'utiliser, en cas de force

### Section III

Rates shall be fixed at reasonable levels, after taking into account considerations of economic operation, reasonable profit and the features of each service, such as speed and comfort.

The recommendations of the International Air Transport Association shall be taken into consideration in fixing rates.

In the absence of recommendations from the said Association, the Swedish and French airlines shall fix by agreement the passenger and freight rates to be applied on the common sections of their routes, after consultation where necessary with the airlines of third countries operating over the whole or part of the same routes.

Such agreements shall be submitted for approval to the competent aviation authorities of the two countries.

If the airlines are unable to reach agreement on the rates to be fixed, the competent aviation authorities of the two countries shall endeavour to reach a satisfactory settlement.

As a last resort, recourse shall be had to arbitration as provided in article VII of the Agreement.

### Section IV

(a) On routes Nos. 1, 2 and 3 included in both schedules A and B, namely :

*Route No. 1:* Stockholm—Paris;

*Route No. 2:* Stockholm—Malmö—Copenhagen—Paris;

*Route No. 3:* Stockholm—Copenhagen—Frankfurt—Geneva—Nice,  
and also on route No. 4 in schedule A, namely :

*Route No. 4:* Paris—Helsinki via intermediate points and Stockholm,

the airlines of either Contracting Party operating services in accordance with the conditions laid down in sections I and II shall enjoy in the territory of the other Contracting Party the right to use airfields in the said territory in case of *force majeure*, the right to land for non-traffic purposes and the right to pick up and set down international passenger, mail and cargo traffic at Paris, Nice, Stockholm and Malmö.

(b) The competent aviation authorities of the two Contracting Parties shall consult together with a view to determining the operating regime to be applied to the routes enumerated in the present section, and to studying in particular the possibility of an operating pool between the French and Swedish airlines operating routes Nos. 1 and 2.

### Section V

(a) On routes Nos. 4 and 5 in schedule B, namely :

*Route No. 4:* Stockholm—Paris—Bordeaux—Lisbon;

*Route No. 5:* Stockholm—Copenhagen—Paris—Lisbon—Dakar—South America,

the Swedish airlines operating services in accordance with the conditions laid down in section II shall enjoy in French territory the right to use airfields in the said territory.

majeure, les terrains dudit territoire, du droit de traverser ce territoire sans y atterrir, du droit d'atterrir pour des raisons non commerciales et en outre :

1) du droit de débarquer et d'embarquer à Paris et à Dakar des passagers, du courrier et des marchandises en provenance ou à destination de Stockholm;

2) du droit de débarquer et d'embarquer à Dakar en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises en provenance ou à destination de pays tiers;

3) du droit de débarquer et d'embarquer à Paris en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises en provenance ou à destination des points desservis par lesdites lignes et situés au sud de Paris.

b) Il est convenu entre les Parties Contractantes que les Autorités Aéronautiques françaises compétentes se réservent la faculté de suspendre l'exercice des droits mentionnés au paragraphe ci-dessus, alinéas 2 et 3 par notification aux Autorités Aéronautiques suédoises compétentes. Une telle notification aura effet 30 jours après la date de sa réception par les Autorités suédoises quelle que puisse être par ailleurs la date limite des réservations de places effectuées auprès de la ou des entreprises suédoises intéressées.

#### Section VI

a) Sur les lignes n<sup>os</sup> 6 et 7 du tableau B :

*Ligne n<sup>o</sup> 6:* Stockholm—Copenhague—Paris—Marseille—Rome—Athènes—Ankara—Téhéran;

*Ligne n<sup>o</sup> 7:* Stockholm—Copenhague—Paris—Marseille—Naples (ou Rome)—Athènes—Le Caire—Khartoum—Addis-Abéba.

la ou les entreprises suédoises exploitant des services conformément aux conditions fixées à la Section II jouiront sur le territoire français du droit d'utiliser, en cas de force majeure, les terrains dudit territoire, du droit de traverser ce territoire sans y atterrir ainsi que du droit d'atterrir pour des raisons non commerciales.

b) Il est toutefois convenu que les Autorités Aéronautiques suédoises compétentes s'engagent à faire transporter sur la ligne n<sup>o</sup> 7 entre la France et Addis-Abéba dans les deux sens, le courrier échangé entre la France et la Côte française des Somalis qui serait remis, d'une part à Paris ou à Marseille, d'autre part à Addis-Abéba par les Autorités postales françaises ou leur représentant, à la ou aux entreprises suédoises désignées pour exploiter ladite ligne.

#### TABLEAU A

##### LIGNES DESSERVIES PAR DES ENTREPRISES FRANÇAISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. — Paris—Stockholm et vice versa.
2. — Paris—Copenhague (facultatif)—Malmœ (facultatif)—Stockholm et vice versa.
3. — Nice—Genève—Francfort—Copenhague—Stockholm.
4. — Paris—Helsinki par des points intermédiaires et Stockholm.

in case of *force majeure*, the right to fly across the said territory without landing, the right to land for non-traffic purposes and, in addition :

- (1) The right to pick up and set down at Paris and Dakar passengers, mail and cargo from or to Stockholm;
- (2) The right to pick up and set down at Dakar international passenger, mail and cargo traffic from or to third countries;
- (3) The right to pick up and set down at Paris international passenger, mail and cargo traffic from or to points lying on the said routes and situated south of Paris.

(b) It is agreed between the Contracting Parties that the competent French aviation authorities reserve the right to suspend the exercise of the rights enumerated in the foregoing paragraph, sub-paragraphs 2 and 3, on giving notice to the competent Swedish aviation authorities. Such notice shall take effect thirty days after the date of its receipt by the Swedish authorities, irrespective of the latest date of seat reservations made with the Swedish airline or airlines concerned.

#### *Section VI*

(a) On routes Nos. 6 and 7 in schedule B :

*Route No. 6:* Stockholm—Copenhagen—Paris—Marseilles—Rome—Athens—Ankara—Tehran;

*Route No. 7:* Stockholm—Copenhagen—Paris—Marseilles—Naples—(or Rome—Athens—Cairo—Khartoum—Addis Ababa,

the Swedish airlines operating services in accordance with the conditions laid down in section II shall enjoy in French territory the right to use airfields in the said territory in case of *force majeure*, the right to fly across the said territory without landing and the right to land for non-traffic purposes.

(b) It is nevertheless agreed that the competent Swedish aviation authorities undertake to arrange for the conveyance on route No. 7 between France and Addis Ababa, in both directions, of mail exchanged between France and French Somaliland, such mail to be handed over by the French postal authorities or their representative to the Swedish airline or airlines designated to operate the said route, at Paris or Marseilles at one end, and at Addis Ababa at the other end.

### SCHEDULE A

#### ROUTES SERVED BY FRENCH AIRLINES

1. Paris—Stockholm, and vice versa.
2. Paris—Copenhagen (optional)—Malmö (optional)—Stockholm, and vice versa.
3. Nice—Geneva—Frankfurt—Copenhagen—Stockholm.
4. Paris—Helsinki via intermediate points and Stockholm.

## TABLEAU B

## LIGNES DESSERVIES PAR DES ENTREPRISES SUÉDOISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. — Stockholm—Paris et vice versa.
  2. — Stockholm—Malmœ (facultatif)—Copenhague (facultatif)—Paris et vice versa.
  3. — Stockholm—Copenhague—Francfort—Genève—Nice et vice versa.
  4. — Stockholm—Paris (Bordeaux)—Lisbonne—et vice versa.
  5. — Stockholm—Copenhague—Paris—Lisbonne—Dakar—Amérique du Sud et vice versa.
  6. — Stockholm—Copenhague—Paris—Marseille—Rome—Athènes—Ankara—Téhéran et vice versa.
  7. — Stockholm—Paris—Marseille—Naples (ou Rome)—Athènes—Le Caire—Khartoum—Addis-Abéba et vice versa.
-

## SCHEDULE B

## ROUTES SERVED BY SWEDISH AIRLINES

1. Stockholm—Paris, and vice versa.
  2. Stockholm—Malmö (optional)—Copenhagen (optional)—Paris, and vice versa.
  3. Stockholm—Copenhagen—Frankfurt—Geneva—Nice, and vice versa.
  4. Stockholm—Paris (Bordeaux)—Lisbon, and vice versa.
  5. Stockholm—Copenhagen—Paris—Lisbon—Dakar—South America, and vice versa.
  6. Stockholm—Copenhagen—Paris—Marseilles—Rome—Athens—Ankara — Tehran, and vice versa.
  7. Stockholm—Paris—Marseilles—Naples (or Rome) —Athens—Cairo—Khartoum—Addis Ababa, and vice versa.
-

*INTERNATIONAL  
LABOUR ORGANIZATION*

*Ratifications of the following four Conventions by FRANCE were registered with the Director-General of the International Labour Office on 28 June 1951 (to take effect as from 28 June 1952):*

No. 638. CONVENTION (No. 63) CONCERNING STATISTICS OF WAGES AND HOURS OF WORK IN THE PRINCIPAL MINING AND MANUFACTURING INDUSTRIES, INCLUDING BUILDING AND CONSTRUCTION, AND IN AGRICULTURE, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS TWENTY-FOURTH SESSION, GENEVA, 20 JUNE 1938, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946<sup>1</sup>

No. 881. CONVENTION (No. 87) CONCERNING FREEDOM OF ASSOCIATION AND PROTECTION OF THE RIGHT TO ORGANISE. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS THIRTY-FIRST SESSION, SAN FRANCISCO, 9 JULY 1948<sup>2</sup>

No. 1017. CONVENTION (No. 77) CONCERNING MEDICAL EXAMINATION FOR FITNESS FOR EMPLOYMENT IN INDUSTRY OF CHILDREN AND YOUNG PERSONS. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS TWENTY-NINTH SESSION, MONTREAL, 9 OCTOBER 1946<sup>3</sup>

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 40, p. 255, and Vol. 66, p. 351.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 68, p. 17; Vol. 70, p. 307; Vol. 76, p. 283; Vol. 81, p. 382, and Vol. 92, p. 410.

<sup>3</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 78, p. 197, and Vol. 79, p. 334.

*ORGANISATION  
INTERNATIONALE DU TRAVAIL*

*Les ratifications des quatre Conventions suivantes par la FRANCE ont été enregistrées le 28 juin 1951 auprès du Directeur général du Bureau international du Travail (pour prendre effet à partir du 28 juin 1952):*

N° 638. CONVENTION (N° 63) CONCERNANT LES STATISTIQUES DES SALAIRES ET DES HEURES DE TRAVAIL DANS LES PRINCIPALES INDUSTRIES MINIÈRES ET MANUFACTURIÈRES, Y COMPRIS LE BÂTIMENT ET LA CONSTRUCTION, ET DANS L'AGRICULTURE, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA VINGT-QUATRIÈME SESSION, GENÈVE, 20 JUIN 1938, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT REVISION DES ARTICLES FINALS, 1946<sup>1</sup>

N° 881. CONVENTION (N° 87) CONCERNANT LA LIBERTÉ SYNDICALE ET LA PROTECTION DU DROIT SYNDICAL. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA TRENTE ET UNIÈME SESSION, SAN-FRANCISCO, 9 JUILLET 1948<sup>2</sup>

N° 1017. CONVENTION (N° 77) CONCERNANT L'EXAMEN MÉDICAL D'APTITUDE À L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DES ENFANTS ET DES ADOLESCENTS. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA VINGT-NEUVIÈME SESSION, MONTRÉAL, 9 OCTOBRE 1946<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 40, p. 255, et vol. 66, p. 351.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 68, p. 17; vol. 70, p. 307; vol. 76, p. 283; vol. 81, p. 382, et vol. 92, p. 410.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 78, p. 197, et vol. 79, p. 334.



No. 1018. CONVENTION (No. 78) CONCERNING MEDICAL EXAMINATION OF CHILDREN AND YOUNG PERSONS FOR FITNESS FOR EMPLOYMENT IN NON-INDUSTRIAL OCCUPATIONS. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS TWENTY-NINTH SESSION, MONTREAL, 9 OCTOBER 1946<sup>1</sup>

*Certified statements relating to the ratification by France of the four above-mentioned Conventions were registered with the Secretariat of the United Nations by the International Labour Organisation on 13 July 1951.*

N° 1018. CONVENTION (N° 78) CONCERNANT L'EXAMEN MÉDICAL D'APTITUDE À L'EMPLOI AUX TRAVAUX NON INDUSTRIELS DES ENFANTS ET DES ADOLESCENTS. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA VINGT-NEUVIÈME SESSION, MONTRÉAL, 9 OCTOBRE 1946<sup>1</sup>

*Les déclarations certifiées relatives à la ratification par la France des quatre Conventions mentionnées ci-dessus ont été enregistrées auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation internationale du Travail le 13 juillet 1951.*

No. 912. REVISED GENERAL ACT FOR THE PACIFIC SETTLEMENT OF INTERNATIONAL DISPUTES. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 28 APRIL 1949<sup>2</sup>

ACCESSION :

*Instrument deposited on:*

16 July 1951

NORWAY—extending to all the provisions of the Act (Chapters I, II, III and IV)

(Effective on 14 October 1951.)

N° 912. ACTE GÉNÉRAL REVISÉ POUR LE RÈGLEMENT PACIFIQUE DES DIFFÉRENDS INTERNATIONAUX. ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 28 AVRIL 1949<sup>2</sup>

ADHÉSION

*Instrument déposé le:*

16 juillet 1951

NORVÈGE — s'appliquant à l'ensemble de l'Acte (chapitres I, II, III et IV)

(Effective le 14 octobre 1951.)

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 78, p. 213.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 71, p. 101.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 78, p. 213.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 71, p. 101.

N° 1015. ACCORD DE BASE ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE FÉDÉRATIVE DE YOUGOSLAVIE RELATIF A LA FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE ET PREMIER ACCORD COMPLÉMENTAIRE. SIGNÉS A BELGRADE, LE 6 JANVIER 1951<sup>1</sup>

---

ACCORD N° 2<sup>2</sup> COMPLÉMENTAIRE A L'ACCORD DE BASE. SIGNÉ A BELGRADE, LE 10 JUILLET 1951

*Texte officiel français.*

*Enregistré d'office le 12 juillet 1951.*

L'Organisation des Nations Unies (ci-après dénommée « l'Organisation ») et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (ci-après dénommé « le Gouvernement »), conformément à l'Accord de base relatif à l'assistance technique signé le 6 janvier 1951 entre l'Organisation et le Gouvernement,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

1. Dès que faire se pourra et sous réserve des dispositions de l'Accord de base, l'Organisation mettra à la disposition du Gouvernement les services d'experts chargés de le conseiller comme suit :

1. Nationalisation et exploitation de minerais de métaux non ferreux.
2. Exploitation et préparation de minerais de manganèse de pauvre teneur.
3. Introduction de méthodes secondaires pour l'exploitation du pétrole brut.
4. Production de matières réfractaires.
5. Production de porcelaine électro-technique.
6. Problèmes concernant la technique de la soudure.
7. Production de chlorure de polyvinyle et préparation d'articles finis en matières plastiques à partir du chlorure de polyvinyle.
8. Fabrication de produits organothérapeutiques.
9. Fusion et préparation du minerai de mercure.
10. Extraction et préparation du mica.
11. Produits en amiante-ciment.
12. Ingénieur sanitaire.

2. Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les experts agiront en consultation étroite et collaboreront sans réserve avec les organismes et les fonctionnaires compétents du Gouvernement et avec toutes autorités intéressées chargées de la mise en œuvre des

---

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 78, p. 165.

<sup>2</sup> Entré en vigueur dès sa signature, le 10 juillet 1951, conformément à l'article IV.

## TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1015. BASIC AGREEMENT BETWEEN THE UNITED NATIONS AND THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL PEOPLE'S REPUBLIC OF YUGOSLAVIA FOR THE PROVISION OF TECHNICAL ASSISTANCE AND SUPPLEMENTARY AGREEMENT No. 1 THERETO. BOTH SIGNED AT BELGRADE, ON 6 JANUARY 1951<sup>1</sup>

---

AGREEMENT No. 2<sup>2</sup> SUPPLEMENTARY TO THE BASIC AGREEMENT. SIGNED AT BELGRADE, ON 10 JULY 1951

*Official text: French.*

*Registered ex officio on 12 July 1951.*

The United Nations (hereinafter referred to as "the Organization") and the Government of the Federal People's Republic of Yugoslavia (hereinafter referred to as "the Government"), pursuant to the Basic Agreement for Technical Assistance signed on 6 January 1951 between the Organization and the Government,

Have agreed as follows :

*Article I*

1. The Organization shall provide, as soon hereafter as practicable, and subject to the provisions of the Basic Agreement, the services of experts, to advise the Government on the following matters :

1. Rationalization and mining of non-ferrous metal ores.
2. Mining and dressing of low-grade manganese ores.
3. Introduction of secondary methods for the recovery of crude petroleum.
4. Production of refractory materials.
5. Production of ceramic insulators.
6. Problems of welding technique.
7. Production of polyvinyl chloride and manufacture of finished plastic goods from a polyvinyl chloride base.
8. Manufacture of organotherapeutic substances.
9. Smelting and dressing of mercury ore.
10. Extraction and preparation of mica.
11. Asbestos cement products.
12. Sanitary engineering.

2. In the performance of their duties, the experts shall work in close consultation and full co-operation with the competent agencies and officials of the Government and any associated authorities charged with development projects in the country. They will

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 78, p. 165.

<sup>2</sup> Came into force on 10 July 1951, as from the date of signature, in accordance with article IV.

plans de développement dans le pays. Lesdits experts tiendront l'Organisation au courant des progrès réalisés dans l'exécution des programmes d'assistance technique mis en œuvre dans le pays.

Toute la correspondance et tous les rapports relatifs à ces questions seront adressés au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui en transmettra des copies au Bureau de l'Assistance technique aux fins de communication aux organisations participantes.

#### *Article deuxième*

1. En conformité des dispositions de l'Accord de base, l'Organisation traitera, en ce qui concerne l'assistance technique visée dans le présent Accord complémentaire, avec l'organe que le Gouvernement désignera ultérieurement à ces fins, comme organisme central de coordination.

#### *Article troisième*

En application des dispositions du paragraphe 2 de l'article III de l'Accord de base, le Gouvernement s'engage :

a) A verser aux experts des indemnités de subsistance de 13 dollars des États-Unis ou l'équivalent en dinars par personne et par jour.

b) A fournir :

- i) Les soins médicaux et les services d'hospitalisation pour les experts et les membres de leur famille immédiate qui sont à leur charge et qui pourraient les accompagner pendant le séjour dans le pays;
- ii) Des bureaux convenables avec les installations, les fournitures, l'équipement et tout autre matériel nécessaire aux experts pour leurs travaux, ainsi que les services de communication postale, télégraphique et téléphonique;
- iii) Le personnel technique auxiliaire et le personnel de bureau dont les experts pourront avoir besoin;
- iv) Des moyens de transport pour tous voyages officiels que les experts pourraient entreprendre dans le pays à l'occasion de la fourniture de l'assistance demandée par le Gouvernement;
- v) Pendant la durée des voyages officiels des experts à l'intérieur du pays et impliquant une absence de leur résidence habituelle, une indemnité couvrant intégralement leurs frais de subsistance (sauf disposition contraire) et correspondant au prix de pension complète, plus une indemnité pour dépense accessoire égale à 25 pour cent du prix de la pension, et payable en monnaie locale.

#### *Article quatrième*

1. Le présent Accord complémentaire entrera en vigueur à la date de sa signature.
2. Le présent Accord complémentaire pourra être modifié d'un commun accord entre

keep the Organization informed of the progress of any technical assistance projects undertaken in the country.

All such correspondence and reports shall be addressed to the Secretary-General of the United Nations, who shall be responsible for sending copies to the Technical Assistance Board, for distribution to the participating organizations.

#### *Article II*

1. In accordance with the provisions of the Basic Agreement, the Organizations shall, in connexion with the technical assistance referred to in this Supplementary Agreement, deal with the agency which will later be designated by the Government as the central co-ordinating agency for these purposes.

#### *Article III*

The Government shall, under the provisions of paragraph 2 of article III of the Basic Agreement, undertake the following :

(a) Provision of subsistence for the experts in the amount of 13 dollars (U.S.), or the equivalent in dinars, per person per day.

(b) The provision of :

- (i) medical care and hospitalization of the experts and those immediate dependents who may accompany them while in the country;
- (ii) appropriate offices with facilities, supplies, equipment and other materials needed by the experts for their work, as well as postal, telegraph and telephone communications;
- (iii) such technical and secretarial help as the experts may need;
- (iv) transportation in respect of any official travel which may be undertaken by the experts within the country in the rendering of the technical assistance requested by the Government;
- (v) for days of travel on duty within the country involving absences from normal living quarters, full subsistence (unless otherwise provided) covering board and lodging, plus an incidental expenses allowance, equivalent to 25 per cent of the cost of such board and lodging, payable in local currency.

#### *Article IV*

1. This Supplementary Agreement shall come into force upon signature.
2. This Supplementary Agreement may be modified by agreement between the Orga-

l'Organisation et le Gouvernement, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'Article V de l'Accord de base.

3. Le présent Accord complémentaire pourra être dénoncé par l'une ou l'autre des parties moyennant préavis écrit adressé à l'autre partie; l'Accord cessera de produire ses effets soixante jours après la réception de ce préavis. La dénonciation du présent Accord complémentaire ne sera pas considérée comme portant atteinte à l'Accord de base.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants désignés de l'Organisation, d'une part, et du Gouvernement, d'autre part, ont, au nom des Parties, signé le présent Accord complémentaire n° 2.

FAIT à Belgrade, le 10 juillet 1951, en double exemplaire, en langue française.

Pour le Gouvernement  
de la République Populaire  
Fédérative de Yougoslavie :

JOZA VILFAN  
Ministre Adjoint  
des Affaires étrangères

Pour l'Organisation des Nations Unies,  
sous réserve de l'approbation  
ultérieure :

G. MENZIES  
Représentant de l'Administration  
de l'Assistance technique

nization and the Government in accordance with paragraph 2 of article V of the Basic Agreement.

3. This Supplementary Agreement may be terminated by either party upon written notice to the other, and shall terminate sixty days after receipt of such notice. Termination of this Supplementary Agreement shall not be deemed to affect the Basic Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly appointed representatives of the Organization and the Government respectively have, on behalf of the Parties, signed this Supplementary Agreement No. 2.

DONE at Belgrade, in duplicate, in French, this tenth day of July 1951.

For the Government of the Federal  
People's Republic of Yugoslavia :

For the United Nations,  
subject to approval :

Joza VILFAN  
Deputy Minister of Foreign Affairs

G. MENZIES  
Representative of the Technical  
Assistance Administration

ACCORD N° 3<sup>1</sup> COMPLÉMENTAIRE A L'ACCORD DE BASE. SIGNÉ A BELGRADE, LE 12 JUILLET 1951

*Texte officiel français.*

*Enregistré d'office le 12 juillet 1951.*

L'Organisation des Nations Unies (ci-après dénommée « l'Organisation ») et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (ci-après dénommé « le Gouvernement »), conformément à l'Accord de base relatif à l'assistance technique signé le 6 janvier 1951 entre l'Organisation et le Gouvernement,

Sont convenus de ce qui suit :

#### *Article premier*

1. Dès que faire se pourra et sous réserve des dispositions de l'Accord de base, l'Organisation mettra à la disposition du Gouvernement les services d'experts chargés de le conseiller comme suit :

1. Recherches géomécaniques des barrages et les problèmes des fondations.
2. La consolidation et les injections dans les travaux hydro-techniques.
3. Production des machines agricoles.
4. Production des moteurs à combustion interne.
5. Production des machines et des transformateurs électriques.
6. Construction des locomotives des machines et ponts.
- 7-8. Production des camions (deux experts).
9. Le procédé et perfectionnement du moulage.

2. Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les experts agiront en consultation étroite et collaboreront sans réserve avec les organismes et les fonctionnaires compétents du Gouvernement et avec toutes autorités intéressées chargées de la mise en œuvre des plans de développement dans le pays. Lesdits experts tiendront l'Organisation au courant des progrès réalisés dans l'exécution des programmes d'assistance technique mis en œuvre dans le pays.

Toute la correspondance et tous les rapports relatifs à ces questions seront adressés au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui en transmettra des copies au Bureau de l'assistance technique aux fins de communication aux organisations participantes.

#### *Article II*

1. En conformité des dispositions de l'Accord de base, l'Organisation traitera, en ce qui concerne l'assistance technique visée dans le présent Accord complémentaire, avec l'organe que le Gouvernement désignera ultérieurement à ces fins, comme organisme central de coordination.

#### *Article III*

En application des dispositions du paragraphe 2 de l'article III de l'Accord de base, le Gouvernement s'engage :

<sup>1</sup> Entré en vigueur dès sa signature, le 12 juillet 1951, conformément à l'article IV.



AGREEMENT NO. 3<sup>1</sup> SUPPLEMENTARY TO THE BASIC AGREEMENT. SIGNED AT BELGRADE, ON 12 JULY 1951

*Official text: French.*

*Registered ex officio on 12 July 1951.*

The United Nations (hereinafter referred to as "the Organization") and the Government of the Federal People's Republic of Yugoslavia (hereinafter referred to as "the Government"), pursuant to the Basic Agreement for Technical Assistance signed on 6 January 1951 between the Organization and the Government,

Have agreed as follows :

#### *Article I*

1. The Organization shall provide, as soon hereafter as practicable, and subject to the provisions of the Basic Agreement, the services of experts, to advise the Government in the following matters :

1. Research into the soil mechanics of dams and the problems of foundations.
2. Consolidation of and injections in hydrotechnical constructions.
3. Production of agricultural machinery.
4. Production of internal combustion engines.
5. Production of electric dynamos and transformers.
6. Locomotive construction and bridges.
- 7-8. Production of lorries (two experts).
9. Casting methods and their improvement.

2. In the performance of their duties, the experts shall work in close consultation and full co-operation with the competent agencies and officials of the Government and any associated authorities charged with development projects in the country. They will keep the Organization informed of the progress of any technical assistance projects undertaken in the country.

All such correspondence and reports shall be addressed to the Secretary-General of the United Nations, who shall be responsible for sending copies to the Technical Assistance Board, for distribution to the participating organizations.

#### *Article II*

1. In accordance with the provisions of the Basic Agreement, the Organization shall, in connexion with the technical assistance referred to in this Supplementary Agreement, deal with the agency which will later be designated by the Government as the central co-ordinating agency for these purposes.

#### *Article III*

The Government shall, under the provisions of paragraph 2 of article III of the Basic Agreement, undertake the following :

<sup>1</sup> Came into force on 12 July 1951, as from the date of signature, in accordance with article IV.

a) A verser aux experts des indemnités de subsistance de 13 dollars des États-Unis ou l'équivalent en dinars par personne et par jour.

b) A fournir :

- i) Les soins médicaux et les services d'hospitalisation pour les experts et les membres de leur famille immédiate qui sont à leur charge et qui pourraient les accompagner pendant le séjour dans le pays;
- ii) Des bureaux convenables avec les installations, les fournitures, l'équipement et tout autre matériel nécessaire aux experts pour leurs travaux, ainsi que les services de communication postale, télégraphiques et téléphoniques;
- iii) le personnel technique auxiliaire et le personnel de bureau dont les experts pourront avoir besoin;
- iv) Des moyens de transport pour tous voyages officiels que les experts pourraient entreprendre dans le pays à l'occasion de la fourniture de l'assistance demandée par le Gouvernement;
- v) Pendant la durée des voyages officiels des experts à l'intérieur du pays et impliquant une absence de leur résidence habituelle, une indemnité couvrant intégralement leurs frais de subsistance (sauf disposition contraire) et correspondant au prix de pension complète, plus une indemnité pour dépense accessoire égale à 25 pour cent du prix de la pension, et payable en monnaie locale.

#### Article IV

1. Le présent Accord complémentaire entrera en vigueur à la date de sa signature.
2. Le présent Accord complémentaire pourra être modifié d'un commun accord entre l'Organisation et le Gouvernement, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'Article V de l'Accord de base.
3. Le présent Accord complémentaire pourra être dénoncé par l'une ou l'autre des parties moyennant préavis écrit adressé à l'autre partie; l'Accord cessera de produire ses effets soixante jours après la réception de ce préavis. La dénonciation du présent Accord complémentaire ne sera pas considérée comme portant atteinte à l'Accord de base.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants désignés de l'Organisation, d'une part, et du Gouvernement, d'autre part, ont au nom des Parties, signé le présent Accord complémentaire n° 3.

FAIT à Béograd, le 12 juillet 1951, en double exemplaire, en langue française.

Pour le Gouvernement de la  
République Populaire Fédérative  
de Yougoslavie :

J. V.  
Ministre-Adjoint  
des Affaires Étrangères

Pour l'Organisation des  
Nations Unies :

G. M.  
Représentant de l'Administration de  
l'Assistance technique

- (a) Provision of subsistence for the experts in the amount of 13 dollars (U.S.), or the equivalent in dinars, per person per day.
- (b) The provision of :
- (i) medical care and hospitalization of the experts and those immediate dependents who may accompany them while in the country;
  - (ii) appropriate offices with facilities, supplies, equipment and other materials needed by the experts for their work, as well as postal, telegraph and telephone communications;
  - (iii) such technical and secretarial help as the experts may need;
  - (iv) transportation in respect of any official travel which may be undertaken by the experts within the country in the rendering of the technical assistance requested by the Government;
  - (v) for days of travel on duty within the country involving absences from normal living quarters, full subsistence (unless otherwise provided) covering board and lodging, plus an incidental expenses allowance, equivalent to 25 per cent of the cost of such board and lodging, payable in local currency.

*Article IV*

1. This Supplementary Agreement shall come into force upon signature.
2. This Supplementary Agreement may be modified by agreement between the Organization and the Government in accordance with paragraph 2 of article V of the Basic Agreement.
3. This Supplementary Agreement may be terminated by either party upon written notice to the other, and shall terminate sixty days after receipt of such notice. Termination of this Supplementary Agreement shall not be deemed to affect the Basic Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly appointed representatives of the Organization and the Government respectively have, on behalf of the Parties, signed this Supplementary Agreement No. 3.

DONE at Belgrade, this twelfth day of July 1951, in two copies, in French.

For the Government of the Federal  
People's Republic of Yugoslavia :

For the United Nations :

J. V.  
Deputy Minister of Foreign Affairs

G. M.  
Representative of the Technical  
Assistance Administration

