

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Treaty Series

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

VOLUME 311

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 311

1958

I. Nos. 4497-4508

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered on 9 September 1958*

	<i>Page</i>
No. 4497. Sweden and Uruguay:	
Air Transport Agreement (with annex and Protocol of signature). Signed at Montevideo, on 20 March 1952	3
No. 4498. Switzerland and Iraq:	
Agreement concerning air services (with annex). Signed at Baghdad, on 31 March 1952	43
No. 4499. Chile and Sweden:	
Agreement (with annex) concerning air services between and beyond their respective territories. Signed at Santiago de Chile, on 27 October 1952	63
No. 4500. Luxembourg and Norway:	
Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Luxembourg, on 17 November 1952	95
No. 4501. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Libya:	
Agreement (with schedule and exchange of notes) for air services between and beyond their respective territories. Signed at Tripoli, on 21 February 1953	115
No. 4502. Norway and Switzerland:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Bern, on 30 December 1954	147
No. 4503. Japan and Canada:	
Agreement for air services (with schedule). Signed at Ottawa, on 12 January 1955	167

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

VOLUME 311

1958

I. Nos 4497-4508

TABLE DES MATIÈRES

1

*Traités et accords internationaux
enregistrés le 9 septembre 1958*

	<i>Pages</i>
N° 4497. Suède et Uruguay:	
Accord de transports aériens (avec annexe et Protocole de signature). Signé à Montevideo, le 20 mars 1952	3
N° 4498. Suisse et Irak:	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Badgad, le 31 mars 1952	43
N° 4499. Chili et Suède:	
Accord (avec annexe) relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà. Signé à Santiago, le 27 octobre 1952	63
N° 4500. Luxembourg et Norvège:	
Accord (avec annexe et échange de notes) relatif aux transports aériens. Signé à Luxembourg, le 17 novembre 1952	95
N° 4501. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Libye:	
Accord (avec tableau et échange de notes) relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Tripoli, le 21 février 1953	115
N° 4502. Norvège et Suisse:	
Accord (avec annexe) relatif aux services aériens. Signé à Berne, le 30 décembre 1954	147
N° 4503. Japon et Canada:	
Accord (avec annexe) relatif aux services aériens. Signé à Ottawa, le 12 janvier 1955	167

	<i>Page</i>
No. 4504. Iraq and Egypt:	
Agreement (with annex) for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories. Signed at Cairo, on 23 March 1955	199
No. 4505. Pakistan and Turkey:	
Agreement (with annex) relating to air services. Signed at Karachi, on 2 November 1955	217
No. 4506. India and Japan:	
Agreement (with annex and exchange of notes) for air services. Signed at New Delhi, on 26 November 1955	243
No. 4507. Australia and Japan:	
Agreement (with schedule and exchange of notes) for air services. Signed at Tokyo, on 19 January 1956	291
No. 4508. Sudau and Netherlands:	
Agreement (with schedule) for the establishment and operation of air services between and beyond their respective territories. Signed at Khartoum, on 12 February 1956	319
 ANNEX A. <i>Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</i>	
No. 1308. Agreement 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:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the above-mentioned Agreement. Lisbon, 24 and 30 April 1957	332
No. 1320. Agreement between the Government of the Netherlands and the Government of Egypt for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories. Signed at Cairo, on 8 December 1949:	
Modification of the annex to the above-mentioned Agreement	338
No. 1327. Agreement between the Kingdom of the Netherlands and Spain for the regulation of civil air lines. Signed at The Hague, on 20 June 1950:	
Modification of the annex to the above-mentioned Agreement	339
No. 1467. Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Syrian Republic relating to civil air services between their respective territories. Signed at Damascus, on 13 February 1950:	
Modification of the annex to the above-mentioned Agreement	340

	<i>Pages</i>
N° 4504. Irak et Égypte:	
Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé au Caire, le 23 mars 1955	199
N° 4505. Pakistan et Turquie:	
Accord de services aériens (avec annexe). Signé à Karachi, le 2 novembre 1955	217
N° 4506. Inde et Japon:	
Accord de services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à New-Delhi, le 26 novembre 1955	243
N° 4507. Australie et Japon:	
Accord de services aériens (avec tableau et échange de notes). Signé à Tokyo, le 19 janvier 1956	291
N° 4508. Soudan et Pays-Bas:	
Accord (avec tableau) relatif à l'établissement et à l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Khartoum, le 12 février 1956	319
 ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies	
N° 1308. Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Portugal relatif aux services aériens entre les territoires canadiens et portugais. Signé à Lisbonne, le 25 avril 1947:	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'annexe à l'Accord susmentionné. Lisbonne, 24 et 30 avril 1957	335
N° 1320. Accord entre le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement de l'Égypte relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre les territoires des deux pays et au-delà. Signé au Caire, le 8 décembre 1949:	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	338
N° 1327. Accord entre le Royaume des Pays-Bas et l'Espagne relatif aux lignes aériennes civiles. Signé à La Haye, le 20 juin 1950:	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	339
N° 1467. Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République syrienne relatif aux services aériens civils entre leurs territoires respectifs. Signé à Damas, le 13 février 1950:	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	340

	<i>Page</i>
No. 1474. Air Transport Agreement between the Netherlands Government and the Government of the Lebanese Republic. Signed at Beirut, on 20 September 1949:	
Modification of the annex to the above-mentioned Agreement	341
No. 1712. Agreement between the Government of India and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland relating to air services. Signed at New Delhi, on 1 December 1951:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying schedules I and II to the above-mentioned Agreement. New Delhi, 25 March 1957 . . .	342
No. 2543. Air Transport Agreement between the Government of Israel and the Government of the Netherlands. Signed at Jerusalem, on 23 October 1950:	
Modification of the annex to the above-mentioned Agreement	346
No. 2922. Agreement on North Atlantic Ocean Stations. Done at Paris, on 25 February 1954:	
Acceptances by Switzerland, the Netherlands, France and Belgium; and accession by the Federal Republic of Germany	347

	<i>Pages</i>
N° 1474. Accord entre le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement de la République libanaise relatif au transport aérien. Signé à Beyrouth, le 20 septembre 1949:	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	341
N° 1712. Accord entre le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens. Signé à New-Delhi, le 1^{er} décembre 1951:	
Échange de notes constituant un accord modifiant les tableaux I et II annexés à l'Accord susmentionné. New-Delhi, 25 mars 1957	343
N° 2543. Accord entre le Gouvernement d'Israël et le Gouvernement des Pays-Bas relatif aux transports aériens. Signé à Jérusalem, le 23 octobre 1950:	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	346
N° 2922. Accord sur les stations océaniques de l'Atlantique Nord. Fait à Paris, le 25 février 1954:	
Acceptation par la Suisse, les Pays-Bas, la France et la Belgique ; et adhésion par la République fédérale d'Allemagne	347

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration, which has not been registered, may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly by resolution 97 (I) established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, Vol. 76, p. XVIII).

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

* * *

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

NOTE DU SÉCRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été, ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 76, p. XIX).

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

* * *

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

I

Treaties and international agreements

registered

on 9 September 1958

Nos. 4497 to 4508



Traités et accords internationaux

enregistrés

le 9 septembre 1958

N^{os} 4497 à 4508

No. 4497

**SWEDEN
and
URUGUAY**

Air Transport Agreement (with annex and Protocol of signature). Signed at Montevideo, on 20 March 1952

Official texts : Swedish and Spanish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

**SUÈDE
et
URUGUAY**

Accord de transports aériens (avec annexe et Protocole de signature). Signé à Montevideo, le 20 mars 1952

Textes officiels suédois et espagnol.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

[SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS]

N^o 4497. LUFTFARTSÖVERENSKOMMELSE MELLAN KONUNGARIKET SVERIGE OCH REPUBLIKEN URUGUAY

Konungariket Sveriges regering och Republiken Uruguays regering, som anse

att den kommersiella lufttrafikens ständigt ökade möjligheter bliva allt betydelsefullare,

att detta transportmedel, som genom sina väsentliga egenskaper, möjliggörande snabba förbindelser, befrämjar ett närmande mellan nationerna,

att det är lämpligt att organisera den regelbundna internationella lufttrafiken på ett säkert och ordningsmässigt sätt utan förfång för nationella och regionala intressen och under hänsynstagande till utvecklingen av det internationella samarbetet på luftfartens område,

att behov föreligger för avslutandet av en överenskommelse ägnad att säkerställa regelbundna luftfartsförbindelser mellan de båda länderna, hava för detta ändamål utsett befullmäktigade ombud, vilka efter att hava utväxlat sina fullmakter, som befunnits vara i god och behörig form, hava överenskommit om följande bestämmelser.

Artikel 1

a) De avtalsslutande parterna bevilja varandra ömsesidigt de rättigheter, som angivas i denna överenskommelse och dess bilaga, i syfte att den däri beskrivna regelbundna internationella lufttrafiken, i fortsättningen kallad „överenskommen trafik“ skall upprättas.

b) Envar av de avtalsslutande parterna skall utse ett eller flera lufttrafikföretag av sin nationalitet för bedrivande av den överenskomna trafiken och skall bestämma tidpunkten för trafikens påbörjande.

Artikel 2

a) Envar av de avtalsslutande parterna bör, med förbehåll för vad som stadgas i punkt b) av denna artikel samt i artikel 4, bevilja erforderligt trafik-tillstånd för de lufttrafikföretag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

b) Innan de omtalade utsedda lufttrafikföretagen bemyndigas påbörja den överenskomna trafiken, kunna de åläggas att inför de luftfartsmyndigheter, som

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Nº 4497. ACUERDO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE
EL REINO DE SUECIA Y LA REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY. FIRMADO EN MONTEVIDEO, EL 20 DE
MARZO DE 1952

El Gobierno del Reino de Suecia y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay, considerando :

que las posibilidades siempre crecientes de la aviación comercial son cada vez más importantes ;

que ese medio de transporte, por sus características esenciales, permitiendo rápidas comunicaciones, proporciona un mayor acercamiento entre las naciones ;

que es conveniente organizar, en forma segura y ordenada, los servicios aéreos internacionales regulares, sin perjuicio de los intereses nacionales y regionales, teniendo en cuenta el desarrollo de la cooperación internacional en el campo de los transportes aéreos ;

que se hace necesario la conclusión de un Acuerdo destinado a asegurar comunicaciones aéreas regulares entre los dos países ;
designaron para ese efecto Plenipotenciarios, los cuales, después de haber canjeado sus Plenos Poderes, hallados en buena y debida forma, convinieron en las disposiciones siguientes :

Artículo 1

a) Las Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos especificados en el presente Acuerdo y su Anexo, a fin de que se establezcan los servicios aéreos internacionales regulares en ellos descriptos, en adelante llamados « servicios convenidos ».

b) Cada una de las Partes Contratantes designará una o más empresas aéreas de su nacionalidad para la explotación de los servicios convenidos y determinará la fecha de iniciación de los mismos.

Artículo 2

a) Cada Parte Contratante, deberá, bajo la reserva del párrafo b) del presente Artículo y del Artículo IV, conceder la licencia de funcionamiento necesaria a las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

b) Antes de ser autorizadas a iniciar los servicios convenidos, las referidas empresas aéreas designadas podrán ser llamadas a probar, ante las autoridades

bevilja trafik tillstånd, bevisa, att de äro i stånd att uppfylla de villkor, som föreskrivas i de lagar och förordningar, som normalt äro på dem tillämpliga.

Artikel 3

I syfte att undvika diskriminerande åtgärder och respektera principen om lika behandling skola

1) de avgifter och andra fiskala pålagor, som jämlikt föreskrift eller medgivande av den ena av de avtalsslutande parterna uttagas av det eller de lufttrafikföretag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten, för begagnande av flygfält och andra anordningar, icke vara högre än vad som uttages för luftfartyg under egen flagg, begagnade i liknande internationell lufttrafik, för begagnande av sådana flygplatser och anläggningar ;

2. flytande drivmedel, smörjolja och reservdelar, som antingen direkt av ett av den ena avtalsslutande parten utsett lufttrafikföretag eller för sådant företags räkning införts till den andra avtalsslutande partens territorium eller där förts ombord på luftfartyg tillhörande den först nämnda parten, och som äro avsedda att uteslutande användas av sagda företags luftfartyg, vad beträffar tullavgifter och skatter, inspektionsavgifter eller andra inhemska avgifter och pålagor samt sättet för deras uppbärande komma i åtnjutande av den mest gynnsamma behandling som beviljas inhemska eller utländska företag av samma karaktär ;

3) luftfartyg, tillhörande den ena av de avtalsslutande parterna, som begagnas i den överenskomna trafiken, liksom även flytande drivmedel, smörjolja, reservdelar, sedvanlig utrustning och förnödenheter, som behållas ombord och som äro avsedda att begagnas å sagda luftfartyg, å den andra avtalsslutande partens territorium behandlas enligt de bestämmelser, som gälla för inhemska luftfartyg beträffande befrielse från tullavgifter, inspektionsavgifter och liknande avgifter eller pålagor, även när utnyttjandet sker under flygning över sagda territorium.

Artikel 4

Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och tillståndsbevis, som utfärdats eller förlänats giltighet av en av de avtalsslutande parterna, skola, så länge de icke upphört att gälla, tillerkännas giltighet av den andra avtalsslutande parten för trafik på de överenskomna flyglinjerna. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig likväl rätt att, beträffande luftfart över sitt territorium vägra godkänna luftfartscertifikat och tillståndsbevis, utfärdade för dess medborgare av den andra avtalsslutande parten eller av en tredje stat.

aeronáuticas que conceden la licencia de funcionamiento, que están en condiciones de satisfacer los requisitos prescriptos por las leyes y reglamentos que les son normalmente aplicables.

Artículo 3

Con el fin de evitar prácticas discriminatorias y de respetar el principio de igualdad de tratamiento :

1) Las tasas y otros gravámenes fiscales que una de las Partes Contratantes imponga o permita que se impongan a la empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante para el uso de aeropuertos y otras facilidades no serán superiores a las que se cobren por el uso de tales aeropuertos y facilidades por aeronaves de su bandera empleadas en servicios internacionales semejantes.

2) Los combustibles, aceites lubricantes y repuestos introducidos en el territorio de una Parte Contratante o colocados a bordo de aeronaves de la otra Parte Contratante en ese territorio, ya sea directamente por una empresa aérea por ésta designada, ya sea por cuenta de dicha empresa y destinados unicamente al uso de sus aeronaves, gozarán del tratamiento más favorable otorgado a las empresas del mismo carácter, ya sean nacionales o extranjeras, en lo que respecta a derechos e impuestos aduaneros, tasas de inspección u otros derechos y gravámenes nacionales y a la modalidad de percepción de los mismos.

3) Las aeronaves de una de las Partes Contratantes utilizadas en la explotación de los servicios convenidos y los combustibles, aceites lubricantes, repuestos, equipo normal y provisiones de abordo, que permanezcan a bordo y para utilizarse en dichas aeronaves, gozarán con el régimen acordado a las aeronaves nacionales, de exención de derechos e impuestos aduaneros, tasas de inspección y derechos o tasas semejantes, en el territorio de la otra Parte Contratante, aún cuando sean utilizados por las aeronaves en vuelo sobre dicho territorio.

Artículo 4

Los certificados de navegabilidad, las cartas de habilitación y las licencias concedidas o validadas por una de las Partes Contratantes que estén aún en vigencia, serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante a los fines de la explotación de los servicios convenidos. Las Partes Contratantes se reservan, sin embargo, el derecho de no reconocer, con respecto al sobrevuelo de su territorio, las cartas y licencias concedidas a sus nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

Artikel 5

1) Avtalsslutande parts lagar och förordningar angående ankomst till, uppehåll å eller avfärd från dess territorium med i internationell lufttrafik begagnade luftfartyg eller berörande drift och navigering av ifrågavarande luftfartyg inom nämnda territoriums gränser, skola äga tillämpning på luftfartyg tillhörande det eller de lufttrafikföretag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

2) Envar avtalsslutande parts lagar och bestämmelser angående ankomst till, uppehåll å eller avfärd från dess territorium av passagerare, besättning eller gods å luftfartyg, såsom bestämmelser angående ankomst, klarering, immigration, pass, tull och karantän, skola tillämpas beträffande passagerare, besättning och gods å luftfartyg i den överenskomna trafiken.

Artikel 6

De avtalsslutande parterna förbehålla sig rätt att efter överläggning varom talas i artikel 7, vägra eller återkalla trafik tillstånd för lufttrafikföretag utsett av den andra avtalsslutande parten, därest den icke finner det tillfredsställande styrkt, att en väsentlig del av äganderätten till och den verkliga kontrollen över företaget innehavas av medborgare tillhörande den andra avtalsslutande parten, eller därest ifrågavarande lufttrafikföretag underlåter att ställa sig till efterrättelse de lagar och bestämmelser, som omtalas i artikel 5 härövan, eller de villkor, på vilka rättigheterna i enlighet med detta avtal och dess bilaga beviljats.

Artikel 7

Därest endera av de avtalsslutande parterna skulle önska ändra någon bestämmelse i detta avtals bilaga eller begagna sig av den rätt som förutsetts i artikel 6 skall den begära att överläggning kommer till stånd mellan de båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter, varvid sådan överläggning skall taga sin början inom sextio (60) dagar räknat från dagen för meddelandet i saken.

Då sagda myndigheter överenskommit att ändra bilagan, skola sådana ändringar träda i kraft, sedan de bekräftats genom en utväxling av noter på diplomatisk väg.

Artikel 8

1) De båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter skola efter överenskommelse och på grundval av ömsesidighet avgöra varje fråga beträffande tillämpningen av denna överenskommelse, dess bilaga och linjeförteckningar och skola tid efter annan rådgöra med varandra i syfte att försäkra sig om att dess principer och syften följas och tillämpas på ett tillfredsställande sätt.

2) Tvister mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkning eller tillämpning av detta avtal, dess bilaga eller därtill hörande protokoll vid undertecknandet, vilka icke kunna biläggas genom överläggningar, skola hänskjutas till avgörande

Artículo 5

1) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, relativos a la entrada, permanencia y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional, o relativas a la explotación y navegación de dichas aeronaves dentro de los límites del mismo territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

2) Las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes relativos a la entrada, permanencia o salida de su territorio de pasajeros, tripulaciones o cargas de aeronaves, tales como los concernientes a la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, tripulaciones y carga de las aeronaves afectadas a los servicios convenidos.

Artículo 6

Las Partes Contratantes se reservan la facultad, previa la consulta de que trata el Artículo 7, de negar una licencia de funcionamiento a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante o de revocar dicha licencia, cuando juzgaren no suficientemente caracterizado que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de la referida empresa estén en manos de nacionales de la otra Parte Contratante, o en caso de inobservancia, por esa empresa aérea, de las leyes y reglamentos referidos en el Artículo 5 supra, o de las condiciones bajo las cuales los derechos fueron concedidos, de conformidad con este Acuerdo y su Anexo,

Artículo 7

En caso de que cualquiera de las Partes Contratantes desearan modificar los términos del Anexo al presente Acuerdo o usar de la facultad prevista en el Artículo 6 promoverá consultas entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, debiendo tal consulta ser iniciada dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la respectiva notificación.

Cuando las referidas autoridades concordaran en modificar el Anexo, tales modificaciones entrarán en vigor después de haber sido confirmadas por cambio de notas por vía diplomática.

Artículo 8

1) Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes resolverán de común acuerdo, en base de reciprocidad, todas las cuestiones referentes a la ejecución del presente Acuerdo, su Anexo y Cuadros de rutas, consultándose, de tiempo en tiempo, a fin de asegurarse la aplicación y ejecución satisfactoria de sus principios y finalidades.

2) Las divergencias entre las Partes Contratantes, relativas a interpretación o aplicación del presente Acuerdo, su Anexo o del Protocolo de Firma, que no pudieran ser resueltas por medio de consultas, serán sometidas a la decisión de un

av en genom överenskommelse mellan båda parter utsedd skiljedomstol eller av annan person eller organisation.

Artikel 9

Vardera av de båda avtalsslutande parterna skall kunna när som helst underätta den andra om sitt beslut att uppsäga detta avtal. Meddelande härom skall samtidigt lämnas till internationella civila luftfartsorganisationen. Efter verkställd uppsägning skall avtalet upphöra att gälla sex (6) månader efter den dag, då uppsägningen mottagits av den andra avtalsslutande parten, om icke uppsägningen efter överenskommelse återtagits, innan nämnda frist utlöpt. Om den avtalsslutande part, till vilken meddelandet riktats, icke skulle erkänna mottagandet därav, skall det anses, att meddelandet mottagits fjorton (14) dagar efter det att internationella civila luftfartsorganisationen mottagit detsamma.

Artikel 10

Därest en multilateral luftfartskonvention, vilken ratificerats eller till vilken de båda avtalsslutande parterna anslutit sig, träder i kraft, skola i denna överenskommelse och i dess bilaga sådana ändringar vidtagas, att de bringas i överensstämmelse med bestämmelserna i berörda konvention.

Artikel 11

Detta avtal ersätter varje tillstånd, privilegium eller koncession, som föreligger vid tidpunkten för undertecknandet och som den ena av de avtalsslutande parterna av vilken som helst anledning må ha beviljat lufttrafikföretag tillhörande den andra avtalsslutande parten.

Artikel 12

Detta avtal och alla överenskommelser om tillägg och ändringar däri skola inregistreras hos internationella civila luftfartsorganisationen, upprättad genom konventionen angående internationell civil luftfart, ingången i Chicago den 7 december 1944.

Artikel 13

I och för tillämpningen av detta avtal och dess bilaga

a) skall uttrycket „luftfartsmyndigheter“ för Sveriges vidkommande avse Kungl. Luftfartsstyrelsen och för Republiken Uruguays vidkommande avse försvarsministern eller i båda fallen varje person eller organ som må bemyndigas utöva de funktioner som för närvarande tillkomma sagda myndigheter ;

tribunal arbitral designado por acuerdo entre las dos o a la decisión de otra persona o entidad.

Artículo 9

Cualquiera de las Partes Contratantes, podrá, en todo tiempo notificar a la otra de su decisión de rescindir este Acuerdo. La notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Hecha la notificación, este Acuerdo dejará de estar en vigencia seis (6) meses después de la fecha de su recibo por la otra Parte Contratante, salvo que fuese retirada por acuerdo antes de expirar aquel plazo. Si no fuera acusado el recibo de la notificación por la Parte Contratante a quien fuera dirigida, se entenderá recibida catorce (14) días después de haberlo sido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 10

Al entrar en vigor una convención multilateral de aviación que hubiera sido ratificada por las dos Partes Contratantes o a la cual ambas se hubieran adherido, el presente Acuerdo y su Anexo debiera ser revisado de modo que sus disposiciones se concilien con las de la referida Convención.

Artículo 11

El presente Acuerdo sustituye cualquier licencia, privilegio o concesión existente al tiempo de su firma, otorgados a cualquier título por una de las Partes Contratantes en favor de empresas aéreas de la otra Parte Contratante.

Artículo 12

El presente Acuerdo y todos los contratos relativos al mismo que lo complementen o modifiquen, serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional, instituida por la Convención sobre Aviación Civil Internacional, concluida en Chicago, el 7 de diciembre de 1944.

Artículo 13

A los fines de la aplicación del presente Acuerdo y su Anexo :

a) la expresión « autoridades aeronáuticas » significará, en el caso del Reino de Suecia el Kungl. Luftfartsstyrelsen, y en el caso de la República Oriental del Uruguay, el Ministro de Defensa Nacional, o en ambos casos, cualquier persona u órgano que esté autorizado a ejercer las funciones actualmente atribuidas a los mismos ;

b) skall termen „territorium“ ha den betydelse som angives i artikel 2 i konventionen angående internationell civil luftfart, ingången i Chicago den 7 december 1944 ;

c) skall uttrycket „utsett lufttrafikföretag“ avse varje företag som en av de avtalsslutande parterna utsett att bedriva den överenskomna trafiken och varom enligt detta avtals artikel 2 gjorts skriftlig anmälan till den andra fördragslutande partens behöriga luftfartsmyndigheter ;

d) skall uttrycket „regelbunden internationell lufttrafik“ innebära en internationell lufttrafik uppenbarligen bestående av en systematisk serie flygningar som a) äga rum mellan två eller flera punkter, eller mellan två eller flera trafikområden, och som med hänsyn till sina väsentliga kännetecken, såsom den tillryggalagda sträckan och begagnat slag av luftfartyg, icke förändras till sitt huvudinnehåll ; b) företagas i förvärvssyfte ; och c) vid varje tillfälle äro tillgängliga för envar person (som godtages av vederbörande bolag) som önskar begagna sig av sagda trafik ;

e) definitionerna i punkterna a, b och d i artikel 96 i ovannämnda konvention angående internationell civil luftfart samt de som må ersätta eller komplettera dem skola tillämpas på föreliggande överenskommelse.

Artikel 14

Denna överenskommelse skall av vardera avtalsslutande parten godkännas i överensstämmelse med dess egen lagstiftning och de aktstycken, som bekräfta detta förhållande, skola utväxlas i Montevideo så snart ske kan, vilken dag överenskommelsen träder i kraft. I avvaktan på dessa aktstyckens utväxling förbinda sig de avtalsslutande parterna att, inom ramen för respektives konstitutionella befogenheter låta tillämpa denna överenskommelses bestämmelser från och med dagen för dess undertecknande.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV hava nedanstående befullmäktigade ombud undertecknat förevarande överenskommelse och försett densamma med sina respektive sigill.

SOM SKEDDE i två exemplar på svenska och spanska språken, vilka texter skola äga lika vitsord, i Montevideo den 20 mars nittonhundrafemtio två.

För Konungariket Sverige :

För Republiken Uruguay :

Carl H. BORGSTIERNÄ

Daniel CASTELLANOS

b) el término « territorio » tendrá el sentido que le da el Artículo 2 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, concluída en Chicago, a los 7 días de diciembre de 1944 ;

c) la expresión « empresa aérea designada » significará cualquier empresa que una de las Partes Contratantes hubiera designado para explotar los servicios convenidos y a cuyo respecto hubiera sido hecha una comunicación, por escrito a las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante según lo dispuesto en el Artículo 2 del presente Acuerdo ;

d) la expresión « servicio aéreo internacional regular » significará un servicio aéreo internacional constituido evidentemente por una serie sistemática de vuelos : a) que se realizan entre dos o más puntos, o dos o más zonas de tráfico y que, considerando sus características primordiales, tales como la distancia recorrida y el tipo de aeronaves empleadas, no varían en su esencia ; b) que se realizan con fines lucrativos ; y c) que son accesibles en todo momento a cualquier persona (aceptable para el porteador) que desee hacer uso de tales servicios ;

e) las definiciones de los párrafos a, b y d del artículo 96 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, mencionada supra, y las que las sustituyan o complementen, se aplicarán al presente Acuerdo.

Artículo 14

Este Acuerdo será aprobado por cada Parte Contratante de acuerdo a su legislación interna y los instrumentos que justifiquen tal hecho, serán canjeados en Montevideo tan pronto como sea posible, en cuya fecha el Acuerdo entrará en vigor. Mientras esté pendiente el canje de tales instrumentos, las Partes Contratantes se comprometen, dentro de lo que les permite sus respectivos poderes constitucionales, de hacer efectivas las provisiones de este Acuerdo, a partir de la fecha de su firma.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascriptos Plenipotenciarios firman el presente Convenio e imprimen aquí sus sellos.

HECHO en Montevideo, a los veinte días del mes de marzo del año mil novecientos cincuenta y dos, en dos ejemplares, en los idiomas sueco y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por et Reino
de Suecia :

Carl H. BOGENSTIERNA

Por la República Oriental
del Uruguay :

Daniel CASTELLANOS

B I L A G A

I

a) Det eller de lufttrafikföretag, som envar av de avtalsslutande parterna utsett enligt bestämmelserna i överenskommelsen och i denna bilaga, skola inom den andra avtalsslutande partens territorium för var och en av de angivna luftfartslinjerna för den överenskomna trafikens bedrivande äga rätt till överflygning och mellanlandning för andra än kommersiella ändamål på de flygplatser, som äro öppna för internationell trafik liksom även rätt att i internationell trafik taga ombord och avlämna passagerare, gods och post å de platser, som uppräknats i de angivna luftfartslinjerna.

b) Båda de avtalsslutande parterna erkännas hava rätt att utöva de rättigheter, som innehållas i denna paragraf, i sina luftfartslinjers förlängning till platser bortom respektive territorier.

c) Tillämpningen av vad som stadgas i ovanstående punkter skall vara underkastad de villkor som föreskrivas i paragraf II.

II

a) Den transportkapacitet som erbjudes av de utsedda lufttrafikföretagen, bör stå i nära förhållande till trafikbehovet.

b) Båda avtalsslutande parters utsedda lufttrafikföretag böra tillförsäkras en rättvis och skälig behandling för att de skola kunna åtnjuta lika möjligheter att bedriva den trafik som överenskommits.

c) De utsedda lufttrafikföretagen böra, när de bedriva trafik på linjer eller linjedelar med gemensam sträckning, taga hänsyn till sina gemensamma intressen i syfte att icke otillbörligt inverka på varandras trafik.

d) Överenskommen trafik skall hava till huvudsakligt syfte att ställa till förfogande en kapacitet, som svarar mot trafikbehovet mellan vederbörande lufttrafikföretags hemland och det land, till vilket trafiken är destinerad.

e) Utsett lufttrafikföretags rätt att på de platser och linjer, som angivits, taga ombord och avlämna internationell trafik destinerad till ellerhärörande från tredje land, skall utövas i enlighet med de allmänna principer för lufttrafikens planmässiga utveckling, som godkänts av de båda avtalsslutande parterna, så att kapaciteten avpassas efter

- 1) trafikbehovet mellan ursprungslandet och destinationsländerna,
- 2) fordringarna för ekonomiskt bedrivande av ifrågasatt trafik, och
- 3) de trafikbehov som förefinnas i områden, som linjen går igenom, respekterande lokal och regional trafiks intressen.

III

På enderas begäran skola de båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter överlägga med varandra för att fastställa, om de principer, som uppställts i nästföljande paragraf II, iakttagas av de av parterna utsedda lufttrafikföretagen, samt särskilt för att undvika att trafiken omläggas i en utsträckning, som skulle vara orättvis för någon av de utsedda företagen.

A N E X O

I

a) Para los fines de la explotación de los servicios convenidos, la empresa o empresas de transporte aéreo designadas por las Partes Contratantes en los términos del Acuerdo y del presente Anexo, gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante, en cada una de las rutas especificadas, del derecho de tránsito y de escalas para fines no comerciales en los aeropuertos abiertos al tráfico internacional, como también del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo postal en los puntos enumerados en las referidas rutas.

b) Queda reconocida a las Partes Contratantes la facultad de ejercer los derechos contenidos en esta cláusula en las extensiones de sus líneas a puntos más allá de sus respectivos territorios.

c) El ejercicio de lo dispuesto en los párrafos anteriores queda sujeto, a las condiciones reguladoras prescriptas en la Sección II.

II

a) La capacidad de transporte ofrecida por las empresas aéreas designadas, deberá mantener una estrecha relación con las necesidades del tráfico.

b) Un tratamiento justo y equitativo deberá ser asegurado a las empresas aéreas designadas de las dos Partes Contratantes para que puedan gozar de igual oportunidad en la explotación de los servicios convenidos.

c) Las empresas aéreas designadas deberán tomar en consideración, cuando exploren rutas o secciones comunes de una ruta, sus intereses mutuos, a fin de no afectar indebidamente los respectivos servicios.

d) Los servicios convenidos tendrán por objetivo principal, ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país a que pertenece la empresa y el país a que se destina el tráfico.

e) El derecho de una empresa aérea designada de embarcar y desembarcar, en los puntos y rutas especificadas, tráfico internacional con destino a o proveniente de terceros países, será ejercido en conformidad con los principios generales del desenvolvimiento ordenado del transporte aéreo aceptado por las dos Partes Contratantes, de modo que la capacidad sea adaptada :

- 1) a las necesidades de tráfico entre el país de origen y los países de destino.
- 2) a las exigencias de una explotación económica de los servicios considerados, y
- 3) a las necesidades del tráfico existente en las regiones atravesadas, respetando los intereses de los servicios locales y regionales.

III

Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán, a pedido de una de ellas, a fin de verificar si los principios enunciados en la Sección II precedente, son observados por las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes, y, en particular, para evitar que el tráfico sea desviado en proporción que resulte injusta para cualquiera de las empresas designadas.

IV

a) Taxorna skola fastställas vid skälig nivå under hänsynstagande till alla viktiga faktorer och särskilt till driftskostnader, skälig vinst, taxor som tillämpas av andra företag samt till de särskilda egenskaperna hos trafiken, såsom t. ex. snabbhet och komfort.

b) De taxor, som de av vardera fördragsslutande parten utsedda lufttrafikföretagen avse tillämpa mellan de platser å svenskt territorium och de platser å uruguayiskt territorium, som nämnas i de bilagda linjeförteckningarna, böra för godkännande underställas vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter senast trettio dagar före den dag, då de avses skola träda i kraft. Denna tidsfrist kan dock i särskilda fall minskas därest sagda luftfartsmyndigheter så medgiva.

c) Internationella lufttrafikförbundets (IATA) rekommendationer skola beaktas vid fastställande av taxor.

d) I brist på rekommendationer från sagda organisation skola svenska och uruguayiska lufttrafikföretagen söka träffa överenskommelse sinsemellan om de taxor för passagerare och gods, som skola tillämpas på gemensamma linjedelar efter överläggning, i förekommande fall, med tredje lands lufttrafikföretag, som helt eller delvis trafikerar samma sträckor.

e) I händelse företagen icke skulle kunna uppnå enighet angående de taxor, som skola fastställas, skola de båda avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter försöka åvågabringa enighet härutinnan, varid de om detta försök skulle misslyckas skola bemöda sig att sinsemellan uppnå en tillfredsställande lösning.

I sista hand skall förfaras i enlighet med vad som stadgas i avtalets artikel 8.

V

Ändringar i de i bilagans förteckningar angivna luftfartslinjerna, skola icke betraktas som ändringar av bilagan, såvida de icke avse platser, betjänade av dessa linjer å den andra avtalsslutande partens territorium. Envar av de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter skall 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 denna bilagas paragraf II anförda principerna, skulle anse, att deras egna lufttrafikföretags intressen skadas av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, därigenom att trafiken mellan det egna territoriet och den nya landningsplatsen i tredje land redan är tillgodosedd, skola de överlägga med varandra i syfte att uppnå en tillfredsställande överenskommelse.

VI

De båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter skola snarast möjligt lämna varandra uppgifter angående de bemyndiganden, som givits respektive utsedda lufttrafikföretag, att bedriva överenskommen trafik helt eller delvis. Detta utbyte av up-

IV

a) Las tarifas se fijarán a niveles razonables, tomando en consideración todos los factores importantes y, en particular, el costo de la explotación, ganancias razonables, tarifas cobradas por otras empresas y las características de cada servicio, tales como velocidad y confort.

b) Las tarifas a cobrar por las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes, entre los puntos en el territorio sueco y los puntos en el territorio uruguayo, mencionados en los cuadros anexos, deberán ser sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes treinta días, como mínimo, antes de la fecha prevista para su vigencia, pudiendo ese período ser reducido, en casos especiales, si así fuera acordado por las referidas autoridades aeronáuticas.

c) Las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transportes Aéreos (IATA) serán tomadas en consideración para la fijación de tarifas.

d) Ante la falta de recomendaciones de la referida Asociación, las empresas aéreas suecas y uruguayas tratarán de acordar entre ellas las tarifas para pasajeros y carga a aplicar en las secciones comunes de sus líneas, después de consultar, si fuere del caso, a las empresas aéreas de terceros países que exploten los mismos recorridos, en todo o en parte.

e) En caso de que las empresas no pudieran llegar a un acuerdo sobre las tarifas a fijarse, las autoridades aeronáuticas competentes de las dos Partes Contratantes procurarán promover ese entendimiento, a falta del cual se esforzarán por llegar, entre sí, a una solución satisfactoria.

En último caso, se procederá de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 8 del Acuerdo.

V

Cualquier modificación de puntos en las rutas aéreas mencionadas en los cuadros anexos, con excepción de las que alteren los puntos servidos en el territorio de la otra Parte Contratante no serán consideradas como alteración del Anexo. Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes podrán, por consiguiente, proceder unilateralmente a una tal modificación, siempre que sean de ello notificadas, sin demora, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Si estas últimas autoridades juzgaren, considerados los principios enunciados en la Sección II del presente Anexo, que los intereses de sus empresas aéreas nacionales son perjudicados por las empresas de la otra Parte Contratante, por estar ya asegurado el tráfico entre su propio territorio y la nueva escala en tercer país, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se consultarán a fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

VI

Las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse una a otra, a la brevedad posible, las informaciones concernientes a las autorizaciones dadas a las respectivas empresas aéreas designadas para explotar los servicios convenidos

plysningar skall särskilt innefatta avskrifter av de bemyndiganden, som beviljats samt däri eventuellt vidtagna ändringar.

FÖRTECKNING I

Uruguayska linjer till och genom Sverige

Dessa linjer komma att fastställas vid senare datum genom överenskommelse mellan de båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter.

FÖRTECKNING II

Svenska linjer till och genom Uruguay

Från Sverige – via mellanliggande punkter i Europa och Nordafrika – via mellanliggande punkter i Sydamerika – till Uruguay och punkter bortom i bägge riktningarna.

PROTOKOLL VID UNDERTECKNANDET AV DEN SVENSK-URUGUAYSKA LUFTFARTSÖVERENSKOMMELSEN

Under loppet av de förhandlingar, som utmynnat i undertecknandet denna dag i Montevideo av luftfartsöverenskommelsen mellan Konungariket Sverige och Republiken Uruguay, hava de avtalsslutande parternas representanter visat sig eniga om följande punkter.

1) Oavsett bestämmelserna i artikel I i bilagan skall luftfartyg, tillhörande av den svenska regeringen utsett lufttrafikföretag, företaga mellanlandningar i Montevideo vid två överflygningar i båda riktningarna per vecka, såvida flera än två flygningar göras på den fastställda linjen, och en mellanlandning vid varje överflygning i båda riktningarna per vecka, när ett mindre antal överflygningar äga rum.

2) De båda avtalsslutande parternas tull-, polis-, immigrations- och hälsovårdsmyndigheter skola på enklaste och snabbaste sätt tillämpa de bestämmelser, som omtalas i avtalets artiklar 3 och 5 i syfte att undvika varje trafikförsening beträffande de luftfartyg, som begagnas i den överenskomna trafiken. Hänsyn härtill skall tagas vid tillämpning av respektive föreskrifter.

3) Remittering av medel uppburna av de lufttrafikföretag, som utsetts av båda avtalsslutande parter, skall verkställas i enlighet med de båda avtalsslutande parternas valutabestämmelser. Parterna skola bevilja vidsträckta möjligheter för överföringar av dessa medel.

4) Då det är båda avtalsslutande parters strävan, att deras kommersiella lufttrafik ej blott skall i sin helhet tillhöra det egna landet, utan även att densamma skall ske med luftfartyg med inhemsk besättning, skall den rättighet, som medgives

o parte de los referidos servicios. Este cambio de informaciones incluirá especialmente, copia de las autorizaciones concedidas, acompañadas de eventuales modificaciones.

Carl H. BORGENSTIERNA

Daniel CASTELLANOS

CUADRO I

Rutas uruguayas para y a través de Suecia

Estas rutas serán determinadas en fecha posterior, por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

CUADRO II

Rutas suecas al o a través del Uruguay

De Suecia – vía puntos intermedios en Europa y norte de Africa – vía puntos intermedios en Sud América – al Uruguay y puntos más allá en ambas direcciones.

PROTOCOLO DE FIRMA DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTES AEREOS
ENTRE EL REINO DE SUECIA Y LA REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY

En el curso de las negociaciones que terminaron con la firma del Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre el Reino de Suecia y la República Oriental del Uruguay, concluido en Montevideo en la fecha, los representantes de las Partes Contratantes mostráronse de acuerdo sobre los siguientes puntos :

1) No obstante lo dispuesto en el Artículo I del Anexo, las aeronaves pertenecientes a la empresa aérea designada por el Gobierno del Reino de Suecia harán escala en Montevideo en dos servicios semanales, en ambas direcciones, siempre que se realicen más de dos vuelos en el itinerario establecido, y una escala en cada servicio semanal, en ambas direcciones, cuando se realice un número menor de vuelos.

2) Las autoridades aduaneras, de policía, de inmigración y sanitarias de las dos Partes Contratantes, aplicarán del modo más simple y rápido las disposiciones previstas en los Artículos 3 y 5 del Acuerdo a fin de evitar cualquier demora en el movimiento de las aeronaves empleadas en los servicios convenidos. Esta consideración será tenida en cuenta en la aplicación de los reglamentos respectivos.

3) La remisión de las sumas recibidas por las empresas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes se hará de acuerdo con las formalidades cambiarias de las dos Partes Contratantes, las cuales concederán amplias facilidades para las transferencias de esas operaciones.

4) Siendo aspiración de ambas Partes Contratantes que sus aviaciones comerciales, además de pertenecerles integralmente, exploten aeronaves tripuladas por sus nacionales, la facultad reconocida por el Artículo 6 del Acuerdo de negar

av överenskommelsens artikel 6, att vägra eller återkalla trafikillstånd beträffande ett lufttrafikföretag, utsett av den ena avtalsslutande parten, kunna utövas av den andra avtalsslutande parten i den händelse att bland den första avtalsslutande partens flygplansbesättningar skulle finnas navigationspersonal av annan nationalitet än dess egen.

Personer, som äro medborgare i tredje stat och icke förvärvat medborgarskap i någondera av de avtalsslutande staterna, skola kunna ingå i besättningarna under förutsättning att detta har till ändamål instruktion och övning av den navigerande personalen.

5) Med hänsyn till att följande lufttrafikföretag, nämligen „AB Aero-transport (ABA)“, „Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL)“ och „Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL)“ för närvarande gemensamt bedriva lufttrafik, under beteckningen „Scandinavian Airlines System (SAS)“, godtaga vederbörande uruguayanska luftfartsmyndigheter, så länge detta förhållande består, ifråga om tillämpningen av föregående punkt 4 stycket 1, som nationella besättningar sådana sammansatta besättningar, vilkas medlemmar äro medborgare i något av de tre länderna, med iakttagande likväl av bestämmelserna i konventionen angående internationell civil luftfart, avslutad i Chicago den 7 december 1944.

6) Luftfartyg, som tillhöra något av de ovannämnda tre lufttrafikföretagen och som nyttjas i trafik av „Scandinavian Airlines System“, kunna, så länge det i föregående punkt omnämnda förhållandet består, insättas på vilken som helst av de linjer, som angivits i de förteckningar, vilka fogats till bilagorna till de denna dag undertecknade överenskommelserna.

7) Den civila ansvarsskyldigheten ävensom de i överenskommelserna fastställda förpliktelserna åvila det utsedda lufttrafikföretag, som det nyttjade luftfartyget tillhör.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV hava de av båda avtalsslutande partern utsedda befullmäktigade ombuden undertecknat detta dokument i två exemplar på svenska och spanska språken vilka skola äga lika vitsord, i Montevideo den 20 mars nittonhundrafemtiofva.

För Konungariket Sverige :

För Republiken Uruguay :

Carl H. BORGENSTIerna

Daniel CASTELLANOS

o revocar una autorización a una empresa designada por una de las Partes Contratantes, podrá ser ejercida por la otra Parte Contratante en el caso de que en las tripulaciones de las aeronaves de la primera Parte Contratante se incluya personal navegante que no sea de su nacionalidad.

La inclusión en las tripulaciones, de individuos naturales de terceros países, que no hayan adquirido la ciudadanía de los Estados Contratantes, será admitida siempre que tenga por fin la instrucción y adiestramiento del personal navegante.

5) En consideración a que los servicios de las empresas de transportes aéreos « Aktiebolaget Aerotransport (ABA) », « Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) » y « Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) » son al presente explotados conjuntamente bajo la denominación de « Scandinavian Airlines System (SAS) », las autoridades aeronáuticas del Uruguay mientras subsista la situación mencionada, reconocen a las tripulaciones mixtas, formadas por nacionales de los tres países, como tripulaciones nacionales de conformidad con lo especificado en el punto 4, 1ra. parte, del presente Protocolo, ateniéndose a estos efectos a las disposiciones de la Convención concluída en Chicago el 7 de diciembre de 1944 sobre Aviación Civil Internacional.

6. Las aeronaves, que pertenecen a las empresas de transportes aéreos arriba nombradas y que son empleadas por la « Scandinavian Airlines System » podrán, mientras subsista la situación mencionada en el inciso anterior, recorrer cualquiera de las rutas, que se especifican en las listas agregadas a los anexos de los acuerdos firmados en la fecha.

7) La responsabilidad civil y las obligaciones impuestas por los Acuerdos arriba nombrados recaen sobre la empresa de transportes aéreos designada, por cuya cuenta es explotada la aeronave empleada.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios designados por ambas Partes Contratantes firmaron el presente en dos ejemplares, del mismo tenor, en los idiomas sueco y español, igualmente válidos, en la ciudad de Montevideo, a los veinte días del mes de marzo de mil novecientos cincuenta y dos.

Por el Reino
de Suecia :
Carl H. BORGENSTIERNA

Por la República Oriental
del Uruguay :
Daniel CASTELLANOS

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 4497. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE KINGDOM OF SWEDEN AND THE EASTERN REPUBLIC OF URUGUAY. SIGNED AT MONTEVIDEO, ON 20 MARCH 1952

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Eastern Republic of Uruguay, considering :

That the ever-increasing possibilities of commercial aviation are constantly gaining in importance ;

That this means of transport, because of its essential characteristics permitting rapid communications, serves to bring nations closer together ;

That it is desirable to establish regular international air services in a safe and orderly manner, without prejudice to national and regional interests, with a view to the development of international co-operation in the field of air transport ;

That it is necessary to conclude an agreement to ensure regular air communications between the two countries ;

Have for this purpose appointed plenipotentiaries who, having exchanged their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions :

Article 1

(a) The Contracting Parties grant each other the rights specified in this Agreement and in its annex² for the purpose of the establishment of the regular international air services therein described, hereinafter referred to as "the agreed services".

(b) Each Contracting Party shall designate one or more airlines of its nationality to operate the agreed services and shall decide upon the date of inauguration of the services.

Article 2

(a) Each Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (b) of this article and article 4, issue the requisite operating permit to the airlines designated by the other Contracting Party.

¹ Came into force provisionally on 20 March 1952, the date of signature, in accordance with article 14.

² See p. 32 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 4497. ACCORD¹ DE TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE
LE ROYAUME DE SUÈDE ET LA RÉPUBLIQUE ORIEN-
TALE DE L'URUGUAY. SIGNÉ À MONTEVIDEO, LE
20 MARS 1952

Le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay, considérant :

Que les possibilités de l'aviation commerciale ne cessent de s'accroître ;

Que ce mode de transport, grâce à ses caractéristiques propres, permet un rapprochement plus étroit des nations par les liaisons rapides qu'il permet d'assurer ;

Qu'il convient d'organiser, d'une manière sûre et ordonnée, des services réguliers de transports aériens internationaux, sans porter préjudice aux intérêts nationaux et régionaux et en tenant compte du développement de la coopération internationale dans le domaine des transports aériens ;

Qu'il est nécessaire de conclure un accord destiné à assurer des communications aériennes régulières entre les deux pays ;

Ont désigné à cet effet des plénipotentiaires qui, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

a) Les Parties contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits définis dans le présent Accord et dans son annexe ², en vue d'établir les services réguliers de transports aériens internationaux qui y sont indiqués, ci-après dénommés « les services convenus ».

b) Chaque Partie contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens de sa nationalité pour exploiter les services convenus et fixera la date d'inauguration de ces services.

Article 2

a) Chaque Partie contractante devra, sous réserve du paragraphe b du présent article et de l'article 4, accorder la permission d'exploitation voulue aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 20 mars 1952, date de la signature, conformément à l'article 14.

² Voir p. 33 de ce volume.

(b) Before being permitted to inaugurate the agreed services, the said designated airlines may be required to satisfy the aeronautical authorities issuing the operating permit that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applicable to them.

Article 3

In order to prevent discriminatory practices and to respect the principle of equality of treatment :

(1) The charges or other fiscal duties which either Contracting Party imposes or permits to be imposed on the airline or airlines designated by the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than those imposed for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(2) Fuels, lubricating oils and spare parts introduced either directly by or on behalf of an airline designated by either Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or placed there on board aircraft of the first Contracting Party and intended solely for use by aircraft of the said airline, shall enjoy, with respect to customs duties or taxes, inspection fees or other national duties or charges and the manner of collection thereof, the most favourable treatment accorded to national or foreign undertakings of the same type.

(3) Aircraft of either Contracting Party used for operation of the agreed services and fuel, lubricating oils, spare parts, normal equipment and stores retained on board and intended for use on such aircraft, shall benefit in the territory of the other Contracting Party from the regulations applicable to national aircraft in respect of exemption from custom duties, inspection fees and similar duties or charges, even though they be used on flights over the said territory.

Article 4

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall, as long as they do not cease to be valid, 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 territory, certificates of competency and licences issued to its nationals by the other Contracting Party or by a third State.

b) Avant d'être autorisées à inaugurer les services convenus, lesdites entreprises désignées pourront être appelées à fournir, aux autorités aéronautiques habilitées à délivrer la permission d'exploitation, la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qui leur sont normalement applicables.

Article 3

Afin d'éviter les pratiques discriminatoires et de respecter le principe de l'égalité de traitement :

1) Les taxes et autres droits que l'une des Parties contractantes impose ou permet d'imposer, pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services, à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, ne devront pas être plus élevés que ceux acquittés pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

2) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord d'aéronefs de l'autre Partie sur ledit territoire, soit directement par une entreprise désignée par cette autre Partie, soit pour le compte de cette entreprise, et destinés uniquement à être utilisés par lesdits aéronefs, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et les autres taxes ou droits nationaux, ainsi que leur mode de perception, du traitement le plus favorable accordé aux entreprises similaires, qu'elles soient nationales ou étrangères.

3) Les aéronefs de l'une des Parties contractantes affectés à l'exploitation des services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord, demeurant à bord et destinés à être utilisés par lesdits aéronefs, bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de l'exemption accordée aux aéronefs nationaux en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et autres taxes ou droits analogues, même si ces approvisionnements doivent être utilisés par les 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 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 délivrés à ses ressortissants par l'autre Partie contractante ou par un État tiers.

Article 5

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in, or departure from its territory, of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to, stay in, or departure from its territory of aircraft passengers, crews or cargo, such as those relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall apply to the passengers, crews and cargo of aircraft operating the agreed services.

Article 6

Each Contracting Party reserves the right, following the consultation referred to in article 7, to refuse or revoke an operating permit in respect of an airline designated by the other Contracting Party, whenever it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the undertaking are vested in nationals of the other Contracting Party or whenever that airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article 5 above or to fulfil the conditions under which the rights were granted in accordance with this Agreement and its annex.

Article 7

If either Contracting Party desires to modify the provisions of the annex to this Agreement or to exercise the right provided in article 6, it shall request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty (60) days from the date on which the request is made.

When the said authorities agree to modify the Annex, such modifications shall come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

Article 8

(1) The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, by agreement and on a basis of reciprocity, settle all questions relating to the application of this agreement, its annex and the route schedules, and shall consult together from time to time in order to ensure that its principles and aims are being applied and carried out in a satisfactory manner.

Article 5

1) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée et au séjour 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 dans les limites dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2) Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs, et notamment les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, seront applicables aux passagers, équipages et marchandises transportés par les aéronefs affectés aux services convenus.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve la faculté, après avoir procédé aux consultations prévues à l'article 7, de refuser ou de retirer la permission d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, lorsqu'elle estimera qu'il n'est pas suffisamment prouvé qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou si ladite entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 5 ci-dessus ou ne remplit pas les conditions auxquelles les droits ont été accordés en vertu du présent Accord et de son annexe.

Article 7

Si l'une des Parties contractante désire modifier les dispositions de l'annexe du présent Accord, ou user de la faculté prévue à l'article 6, elle provoquera des consultations entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et ces consultations devront commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la notification donnée à cet effet.

Lorsque lesdites autorités seront convenues des modifications à apporter à l'annexe, celles-ci prendront effet après confirmation par un échange de notes diplomatique.

Article 8

1) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes régleront d'un commun accord, sur la base de la réciprocité, toutes les questions relatives à l'exécution du présent Accord, de son annexe et des tableaux de routes, en procédant de temps à autre à des consultations en vue d'assurer l'application satisfaisante des principes définis dans l'Accord et le respect de ses objectifs.

(2) Disputes between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, its annex or its Protocol of signature,¹ which cannot be settled by consultation, shall be referred for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between the two Parties or to another person or body.

Article 9

Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its decision to denounce this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. Following such denouncement, the Agreement shall terminate six (6) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period. If receipt of the notice is not acknowledged by the Contracting Party to which it was addressed, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 10

If a multilateral air transport convention comes into force and is ratified or acceded to by both Contracting Parties, this Agreement and its annex shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article 11

This Agreement supersedes any license, privilege or concession existing at the time of its signature, which either Contracting Party may have granted for any purpose to airlines of the other Contracting Party.

Article 12

This Agreement and all agreements to supplement or amend it shall be registered with the International Civil Aviation Organization established by the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944.²

¹ See p. 36 of this volume.

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346; Vol. 51, p. 336; Vol. 139, p. 469; Vol. 178, p. 420; Vol. 199, p. 362, and Vol. 252, p. 410.

2) Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, de son annexe ou du Protocole de signature¹, qui ne pourra être réglé par voie de consultations, sera soumis à la décision d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord des deux Parties ou à celle d'une tierce personne physique ou morale.

Article 9

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de dénoncer le présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, l'Accord cessera de produire ses effets six (6) mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de la Partie contractante à laquelle elle est adressée, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 10

Au cas où entrerait en vigueur, en matière d'aviation, une convention multilatérale qui serait ratifiée par les deux Parties contractantes ou à laquelle toutes deux adhèreraient, le présent Accord et son annexe devront être révisés et rendus conformes à cette convention.

Article 11

Le présent Accord annule et remplace tous privilèges, licences ou concessions que l'une des Parties contractantes aurait accordés à quelque titre que ce soit, avant la signature de l'Accord, à des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante.

Article 12

Le présent Accord, et tous les textes qui le complètent ou le modifient, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944².

¹ Voir p. 37 de ce volume.

² 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 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469 ; vol. 178, p. 420 ; vol. 199, p. 362, et vol. 252, p. 410.

Article 13

For the purpose of this Agreement and its annex :

(a) The expression "aeronautical authorities" shall mean, in the case of Sweden, the Royal Board of Civil Aviation and, in the case of the Eastern Republic of Uruguay, the Minister of National Defence, or, in either case, any person or body authorized to perform the functions at present assigned to the said authorities ;

(b) The term "territory" shall have the meaning given to it in article 2 of the Convention on International Civil Aviation, concluded at Chicago on 7 December 1944 ;

(c) The expression "designated airline" shall mean any undertaking which has been designated by one of the Contracting Parties to operate the agreed services and in respect of which written notification has been given to the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with article 2 of this Agreement ;

(d) The expression "regular international air service" shall mean an international air service consisting of a recognizably systematic series of flights : (a) which are operated between two or more points or two or more traffic areas that, considering relevant characteristics of the services such as the distance covered and the type of aircraft used, do not materially vary ; (b) which are operated for valuable consideration ; and (c) which are open to any person (acceptable to the company concerned) who from time to time seeks to take advantage of them ;

(e) The definitions in Article 96, paragraphs (a), (b) and (d) of the aforesaid Convention on International Civil Aviation and any definitions which may supersede or supplement them shall apply to this Agreement.

Article 14

This Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its domestic legislation and documents confirming such approval shall be exchanged at Montevideo as soon as possible, whereupon the Agreement shall become effective. Pending the exchange of these documents, the Contracting Parties undertake, in so far as their respective constitutional powers permit, to apply the provisions of this Agreement as from the date of its signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries have signed this Agreement and have thereto affixed their seals.

Article 13

Aux fins de l'application du présent Accord et de son annexe :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend : en ce qui concerne le Royaume de Suède, du Kungl. Luftfartsstyrelsen ; en ce qui concerne la République orientale de l'Uruguay, du Ministre de la défense nationale ; et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à exercer les fonctions actuellement confiées à ces autorités ;

b) Le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944 ;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend de toute entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée pour exploiter les services convenus et au sujet de laquelle elle aura adressé aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie contractante une communication écrite, conformément à l'article 2 du présent Accord ;

d) L'expression « service aérien international régulier » s'entend d'un service aérien international caractérisé par une série systématique de vols qui : *a)* sont effectués soit entre deux ou plusieurs points, soit entre deux ou plusieurs zones de trafic et qui, compte tenu des caractéristiques pertinentes du service, telles que distance parcourue et type d'appareil utilisé, restent sensiblement les mêmes d'un vol à l'autre ; *b)* présentent un caractère lucratif ; et *c)* sont en tout temps à la disposition de toute personne (non récusée par le transporteur) qui désire en bénéficier ;

e) Les définitions données aux paragraphes *a*, *b* et *d* de l'article 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que celles qui les remplacent ou les complètent, sont applicables au présent Accord.

Article 14

Le présent Accord sera approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à sa législation interne et les instruments constatant ladite approbation seront échangés à Montevideo aussitôt que faire se pourra ; l'Accord entrera en vigueur à la date dudit échange. En attendant l'échange de ces instruments, les Parties contractantes s'engagent, dans les limites de leurs pouvoirs constitutionnels respectifs, à donner effet aux dispositions du présent Accord à compter de la date de sa signature.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

DONE at Montevideo, on 20 March 1952, in duplicate, in the Swedish and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Kingdom
of Sweden :

Carl H. BORGSTIERNA

For the Eastern Republic
of Uruguay :

Daniel CASTELLANOS

A N N E X

I

(a) For the purpose of operation of the agreed services, the airline or airlines designated by either Contracting Party under the terms of the Agreement¹ and this annex, shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party on each of the specified routes, 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, cargo and mail at the points enumerated on the said routes.

(b) Both Contracting Parties shall be entitled to exercise the rights mentioned in this section on extensions of their routes to points beyond their respective territories.

(c) Application of the provisions contained in the preceding paragraphs shall be subject to the conditions laid down in section II.

II

(a) The transport capacity offered by the designated airlines shall be closely related to the traffic requirements.

(b) The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and reasonable treatment in order that they may enjoy equal opportunity to operate the agreed services.

(c) When operating services on common routes or sections of routes, the designated airlines shall take into consideration their mutual interests, so as not to affect each other's services unduly.

(d) The agreed services shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic requirement between the country to which the airline belongs and the country of destination of the traffic.

(e) The right of a designated airline to pick up and set down international traffic to or from third countries, at the specified points and on the specified routes, shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of air transport, to which both Contracting Parties subscribe, so that the capacity shall be related :

¹ See p. 22 of this volume.

FAIT à Montevideo, le 20 mars 1952, en double exemplaire, dans les langues suédoise et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume
de Suède :
Carl H. BORGSTIERNA

Pour la République orientale
de l'Uruguay :
Daniel CASTELLANOS

A N N E X E

I

a) Aux fins de l'exploitation des services convenus, l'entreprise ou les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions de l'Accord¹ et de la présente annexe bénéficieront sur le territoire de l'autre Partie contractante, sur chacune des routes indiquées, du droit de transit et d'escale non commerciale dans les aéroports ouverts au trafic international, ainsi que du droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux points énumérés sur lesdites routes.

b) Les Parties contractantes auront la faculté d'exercer ces droits sur les prolongements de leurs lignes jusqu'en des points situés au-delà de leurs territoires respectifs.

c) L'exercice des droits énoncés dans les paragraphes précédents est soumis aux conditions prévues à la section II.

II

a) La capacité fournie par les entreprises désignées devra être adaptée de près aux besoins du trafic.

b) Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront être assurées d'un traitement juste et équitable, afin de pouvoir bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services convenus.

c) Les entreprises désignées devront, en exploitant des routes communes ou des sections communes d'une même route, prendre en considération leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

d) Les services convenus auront pour but principal de fournir une capacité correspondant aux besoins du trafic entre le pays dont l'entreprise est ressortissante et le pays de destination du trafic.

e) Le droit, pour une entreprise désignée, de charger ou de décharger en trafic international, aux points et sur les routes indiqués, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique des transports aériens approuvés par les deux Parties contractantes, afin que la capacité soit proportionnée :

¹ Voir p. 23 de ce volume.

- (1) To traffic requirements between the country of origin and the countries of destination,
- (2) To the requirements of economic operation of the services involved, and
- (3) To the traffic requirements of the areas traversed by the routes, after taking account of local and regional services.

III

The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall consult together at the request of either of them, to consider whether the principles set forth in section II above are being applied by the airlines designated by the Parties and, in particular, to prevent any diversion of traffic on such a scale as to prove inequitable to any of the designated airlines.

IV

(a) Tariffs shall be fixed at reasonable levels, regard being paid to all significant factors and, in particular, to the cost of operation, reasonable profit, the tariffs applied by other airlines and the characteristics of each service, such as speed and comfort.

(b) The tariffs to be applied by the designated airlines of either Contracting Party, between the points in Swedish territory and the points in Uruguayan territory specified in the attached schedules, shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties not less than thirty days before the date on which they are proposed to come into force. In special cases this period may be reduced with the consent of the said aeronautical authorities.

(c) In fixing these tariffs, account shall be taken of the recommendations of the International Air Transport Association (IATA).

(d) In the absence of recommendations by the said Association, the Swedish and Uruguayan airlines shall endeavour to reach agreement on passenger and cargo tariffs to be applied on common sections of routes after consulting, where appropriate, the airlines of third countries which operate over all or part of the same sections.

(e) Should the airlines be unable to agree on the tariffs to be applied, the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to secure such agreement, failing which they shall endeavour jointly to reach a satisfactory solution.

In the last resort, the provisions of article 8 of the Agreement shall apply.

V

Changes in the air routes specified in the schedules¹ of this annex shall not be considered as modifications of the annex, provided that they do not affect the points served in the territory of the other Contracting Party. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such changes provided,

¹ See p. 36 of this volume.

- 1) Aux exigences du trafic entre le pays d'origine et le pays de destination ;
- 2) Aux exigences d'une exploitation économique des services considérés ;
- 3) Aux exigences du trafic dans les régions desservies, compte tenu des intérêts des services locaux et régionaux.

III

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes procéderont, à la demande de l'une d'elles, à des consultations en vue de vérifier si les entreprises désignées par les Parties contractantes respectent les principes énoncés à la section II et, en particulier, en vue d'éviter que le trafic ne soit détourné de manière à léser les intérêts de l'une quelconque de ces entreprises.

IV

a) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation importants et notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des tarifs appliqués par d'autres entreprises et des caractéristiques de chaque service, telles que la rapidité et le confort.

b) Les tarifs que les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes appliqueront entre les points en territoire suédois et les points en territoire uruguayen mentionnés dans les tableaux ci-joints devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes 30 jours au moins avant la date prévue pour leur mise en application, étant entendu que ce délai pourra être réduit, dans des cas particuliers, si les autorités aéronautiques en conviennent.

c) Lors de la fixation des tarifs, les recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA) seront prises en considération.

d) À défaut de recommandations de cette Association, les entreprises suédoises et uruguayennes s'efforceront d'arrêter d'un commun accord, après avoir consulté, le cas échéant, les entreprises de pays tiers qui exploitent tout ou partie des mêmes routes, les tarifs de passagers et de marchandises à appliquer sur les sections communes de leurs lignes.

e) Si les entreprises ne réussissent pas à s'entendre sur les tarifs à fixer, les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes chercheront à réaliser l'accord et, à défaut, s'efforceront de parvenir, entre elles, à une solution satisfaisante.

En dernière analyse, il y aura lieu d'appliquer la procédure prévue à l'article 8 de l'Accord.

V

Les modifications concernant des points sur les routes aériennes indiquées dans les tableaux ci-joints¹, en dehors de celles qui viseraient les points desservis sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérées comme des modifications de l'annexe. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront en

¹ Voir p. 37 de ce volume.

however, that notice of any change is given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

If the said authorities consider that, having regard to the principles set forth in section II of this annex, the interests of their own airlines are prejudiced by the airlines of the other Contracting Party, owing to the fact that the traffic between their own territory and the new point in the third country is already provided for, they shall consult together with a view to arriving at a satisfactory agreement.

VI

The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the authorizations extended to their respective designated airlines to operate the agreed services either wholly or in part. Such exchange of information shall include, in particular, copies of the authorizations granted, together with any amendments thereto.

Carl H. BORGSTIERNA

Daniel CASTELLANOS

SCHEDULE I

Uruguayan routes to and through Sweden

These routes shall be determined at a later date by agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

SCHEDULE II

Swedish routes to and through Uruguay

From Sweden — via intermediate points in Europe and North Africa — via intermediate points in South America — to Uruguay and points beyond, in both directions.

PROTOCOL OF SIGNATURE OF THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SWEDEN AND THE EASTERN REPUBLIC OF URUGUAY¹

In the course of the negotiations which led to the signature this day, at Montevideo, of the Air Transport Agreement between the Kingdom of Sweden and the Eastern Republic of Uruguay,¹ the representatives of the Contracting Parties expressed agreement on the following points :

¹ See p. 22 of this volume.

conséquence y procéder unilatéralement, à condition d'en aviser sans délai les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Si ces dernières, se fondant sur les principes énoncés à la section II de la présente annexe, estiment que les intérêts de leurs entreprises nationales sont lésés par les entreprises de l'autre Partie contractante du fait que le trafic entre leur propre territoire et la nouvelle escale en pays tiers est déjà assuré, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront en vue de parvenir à un arrangement satisfaisant.

VI

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes devront se communiquer, dans le plus bref délai possible, les renseignements concernant les autorisations délivrées aux entreprises désignées par chacune d'elles pour exploiter les services convenus ou une partie desdits services. Les renseignements échangés comprendront notamment la copie des autorisations accordées, ainsi que le texte de toutes modifications éventuelles.

Carl H. BORGENSTIERNA

Daniel CASTELLANOS

TABLEAU I

Routes uruguayennes à destination de la Suède et au-delà

Ces routes seront déterminées d'un commun accord, à une date ultérieure, par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

TABLEAU II

Routes suédoises à destination de l'Uruguay et au-delà

De la Suède, via des points intermédiaires en Europe et en Afrique du Nord et via des points intermédiaires en Amérique du Sud, à destination de l'Uruguay et au-delà, dans les deux sens.

PROTOCOLE DE SIGNATURE DE L'ACCORD DE TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE ROYAUME DE SUÈDE ET LA RÉPUBLIQUE ORIENTALE DE L'URUGUAY¹

Au cours des négociations qui ont abouti à la signature de l'Accord de transports aériens conclu ce jour à Montevideo entre le Royaume de Suède et la République orientale de l'Uruguay¹, les représentants des Parties contractantes se sont mis d'accord sur les points suivants :

¹ Voir p. 23 de ce volume.

(1) Notwithstanding the provisions of section I of the annex,¹ the aircraft belonging to the airline designated by the Swedish Government shall make intermediate stops at Montevideo on two flights per week, in both directions, provided that more than two flights are operated on the specified routes, and one intermediate stop on each weekly flight, in both directions, when a lesser number of flights is made.

(2) The customs, police, immigration and health authorities of the two Contracting Parties shall apply the provisions contained in articles 3 and 5 of the Agreement in the simplest and most expeditious manner, in order to avoid any delay in the movement of aircraft used on the agreed services. The foregoing shall be taken into account in applying the relevant regulations.

(3) Remittance of sums received by the airlines designated by the two Contracting Parties shall be effected in accordance with the exchange regulations of the two Contracting Parties. The latter shall grant ample facilities for the transfer of such sums.

(4) In view of the desire of both Contracting Parties that their commercial aviation should be fully nationally owned and that it should be operated with aircraft having crews consisting of their nationals, the right to withhold an operating permit from an airline designated by either of the Contracting Parties or to revoke such a permit, which is provided in article 6 of the Agreement, may be exercised by the other Contracting Party if the crews of the aircraft of the first Contracting Party include flight personnel who are not of its nationality.

The inclusion in crews of nationals of third countries who have not retained the citizenship of either of the Contracting Parties shall be allowed, provided that it is for the purpose of instruction and training of flight personnel.

(5) Whereas the following airlines, AB Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) and Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL), are at present jointly operated under the name of Scandinavian Airlines System (SAS), the competent Urugnayan aeronautical authorities agree, for as long as this situation exists, to accept, as national crews for the purpose of the first part of paragraph 4 of this Protocol, mixed crews the members of which are nationals of any of the three countries, with due regard, however, to the provisions of the Convention on International Civil Aviation concluded at Chicago on 7 December 1944.

(6) Aircraft belonging to any of the above-mentioned airlines and used on the services of the Scandinavian Airlines System may operate on any of the routes specified in the schedules attached to the annexes to the agreement signed this day, for as long as the situation referred to in the preceding paragraph continues to exist.

¹ See p. 32 of this volume.

1) Nonobstant les dispositions de la section I de l'annexe¹, les aéronefs de l'entreprise désignée par le Gouvernement royal de Suède feront escale à Montevideo, au cours de deux services hebdomadaires, dans les deux sens, s'il y a plus de deux vols sur l'itinéraire établi, et une escale par service hebdomadaire, dans les deux sens, si le nombre de vols est moindre.

2) Les services de douanes, de police, d'immigration et de santé des deux Parties contractantes appliqueront aussi simplement et aussi rapidement que possible les dispositions des articles 3 et 5 de l'Accord, afin d'éviter tout retard dans le mouvement des aéronefs affectés aux services convenus. Il sera tenu compte de cette considération dans l'application des règlements respectifs.

3) Le transfert des sommes perçues par les entreprises désignées par chaque Partie contractante s'effectuera conformément aux règlements de change des deux Parties contractantes, lesquelles accorderont toutes les facilités voulues à cet effet.

4) Les deux Parties contractantes souhaitant que leurs aviations commerciales non seulement leur appartiennent entièrement mais encore exploitent des aéronefs dont l'équipage soit composé de leurs propres ressortissants, il est entendu que la faculté reconnue par l'article 6 de l'Accord de refuser ou de retirer une autorisation à une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pourra être exercée par l'autre Partie contractante lorsque l'équipage des aéronefs de la première Partie comprendra du personnel navigant qui n'a pas la nationalité de cette Partie.

La présence, dans un équipage, de ressortissants de pays tiers qui n'ont pas acquis la nationalité des États contractants, sera admise à condition qu'elle ait pour objet d'assurer l'instruction et la formation du personnel navigant.

5) Les services des compagnies Aktiebolaget Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) et Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) étant actuellement exploités en commun sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), les autorités aéronautiques de l'Uruguay considéreront comme équipages nationaux aux fins de la première partie du point 4 du présent Protocole, tant que durera cette situation, les équipages mixtes composés de ressortissants des trois pays, et appliqueront à cet égard les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944.

6) Les aéronefs appartenant aux entreprises précitées et utilisés par le Scandinavian Airlines System pourront, tant que durera la situation mentionnée à l'alinéa précédent, desservir n'importe laquelle des routes indiquées dans les listes jointes aux annexes des accords signés ce jour.

¹ Voir p. 33 de ce volume.

(7) Third party risks and the obligations laid down in the agreements shall be borne by the designated airline to which the aircraft used belongs.

IN WITNESS WHEREOF the plenipotentiaries appointed by the two Contracting Parties have signed this document in duplicate, in the Swedish and Spanish languages, both texts being equally authentic, at Montevideo, on 20 March 1952.

For the Kingdom
of Sweden :

Carl H. BORGENSTIERNA

For the Eastern Republic
of Uruguay :

Daniel CASTELLANOS

7) La responsabilité civile et les obligations découlant des Accords mentionnés plus haut incomberont à l'entreprise désignée pour le compte de laquelle sera exploité l'aéronef utilisé.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires désignés par les deux Parties contractantes ont signé le présent Protocole en deux exemplaires de teneur identique, en langues suédoise et espagnole, les deux textes faisant également foi, à Montevideo, le 20 mars 1952.

Pour le Royaume
de Suède :

Carl H. BORGENSTIERNA

Pour la République orientale
de l'Uruguay :

Daniel CASTELLANOS

No. 4498

**SWITZERLAND
and
IRAQ**

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at
Baghdad, on 31 March 1952**

Official texts: Arabic and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

**SUISSE
et
IRAK**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Bagdad, le 31 mars 1952**

Textes officiels arabe et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

اعلاه في اية رحلة من الرحلات او في جميعها .
اذا سارت احدى هذه المصالح عن طريق الكويت او البحرين فلا يسمح للمؤسسات الجوية السويسرية
المعينة ان تشحن من هذين البلدين او تفرغ فيهما ركابا او سقا او بريدا آتيا من البصرة او ذاهبا
اليها .

الجدول الثاني المصلحة التي تسيرها المؤسسات الجوية العراقية

من بغداد الى الشام وبيروت ونيقوسيا واثينة ونابولي وروما او كليهما والى جنيف او ما ورائها
من النقاط في كلا الاتجاهين .
للمؤسسات الجوية العراقية المعينة الخيار في الاستثناء عن الهبوط في النقاط المبينة اعلاه في اية
رحلة من الرحلات او في جميعها .

- و يأخذان بنظر خاص الاحصائيات التي يتعهدان بتبادلها بمواعيد منتظمة عن اعمال المصالح الجوية المتفق عليها .
- ج - ينبغي تعديل هذا الاتفاق وملحقه ليكونا على انسجام مع احكام اى ميثاق جوى متمدد الاطراف قد يلتزم به الطرفان المتعاقدان .
- د - يجوز لسلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين اذ خال تغييرات على الملحق وذلك بالاتفاق على ذلك بينهما .
- هـ - لكل من الطرفين المتعاقدين انهاء هذا الاتفاق باخطار الطرف المتعاقد الآخر قبل سنة واحدة مقدما .
- و تأييدا لذلك فقد وقع المندوبان المفوضان المذكوران في هذا الاتفاق وختماه بختميهما .
- كتب في بغداد في اليوم الخامس من شهر رجب سنة ١٣٧١ الهجرية الموافق لليوم الحادى والثلاثين من شهر مارت سنة ١٩٥٣ الميلادية باللغتين العربية والفرنسية وكلا النصين معول عليهما .

شاكر الوردى
عن الحكومة العراقية

كيلر
عن مجلس الاتحاد السويسرى

الملحق

يحق للمؤسسات الجوية المعنية من قبل اى من الطرفين المتعاقدين التمتع في بلاد الطرف المتعاقد الآخر بحق المرور بها والهبوط فيها لغير مقاصد النقل مع حق استعمال الموانى الجوية والتسهيلات الاخرى المعدة للنقل الجوى الدولى ولها علاوة على ذلك ان تتمتع بحق شحن وتفريغ في النقاط الموضحة في الجدولين المدونين ادناه منقولان من مختلف الدول من ركاب وبريد وبضائع بموجب الشروط المنصوص عليها في هذا الاتفاق .

الجدول الاول

المصالح التي تسيرها المؤسسات الجوية السويسرية

- ١ - من نقاط في سويسرة الى روما او اثينة او كليتها فالقاهرة او بيروت او كلتاهما ومنهما الى البصرة وما ورائها من النقاط في كلا الاتجاهين .
- ٢ - من نقاط في سويسرة الى روما او اثينة او كليتها او الى استانبول ومنها الى الشام او بيروت او كلتاهما فالبصرة وما ورائها من النقاط في كلا الاتجاهين .
- للمؤسسات الجوية السويسرية المعينة الخيار في استغناء عن الهبوط في اى نقطة من النقاط المبينة

- فوق اراضيه على المؤسسات الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .
- ب - يسرى ما يطبق في بلاد الطرف المتعاقد الواحد من القوانين والانظمة فيما يتعلق بدخول الركاب والنوتية والبريد والبضائع في اراضيه او بقائها فيها او خروجها منها كالانظمة المختصة بالمعاملات الرسمية والهجرة وجوازات السفر والكمارك والحجر الصحي على الركاب والنوتية والبريد او البضائع التي تنقل بطائرات المؤسسات الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ما دامت هذه الطائرات موجودة في تلك الاراضي .
- ج - يخضع الركاب الذين يبرون عبر اراضي احد الطرفين المتعاقدين لرقابة بسيطة وتعفى الامتعة والبضائع من الرسوم الكمركية واجور التفيتش او ما يماثلها من الضرائب اذا كان مرورها من تلك الاراضي مرورا مباشرا .

المادة الثامنة

يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين لنفسه بحق الامتناع عن اعطاء اجازة العمل للمؤسسات الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر او الفائها في اية حالة لا تكون لديه قناعة كافية بان ملكية الجزء الهام من المؤسسة وادارتها الفعلية هي بيد رعايا الطرف المتعاقد الآخر او عجزت المؤسسة الجوية من مراعاة القوانين والانظمة المشار اليها في المادة السابعة اعلاه او لم تقم بايفاء الالتزامات المنصوص عليها في هذا الاتفاق .

المادة التاسعة

- أ - يحيل الطرفان المتعاقدان على التحكيم كل خلاف ينشأ بينهما حول تفسير هذا الاتفاق او ملحقه او تطبيقه مما لا يمكن حله بالمفاوضة بينهما مباشرة .
- ب - يحال الخلاف على اى ديوان مخول للفصل فيه قد يتألف ضمن منظمة الطيران المدني الدولي التي تأسست بموجب ميثاق الطيران المدني الدولي الموقع عليه في شيكاغو في ٧ كانون الاول ١٩٤٤ وفي حالة عدم وجود ديوان كهذا فعلى مجلس المنظمة المذكورة .
- ج - للطرفين المتعاقدين ان يتفقا رغم ما تقدم على تسوية الخلاف بينهما باحالته على مجلس محكمين او اى شخص او هيئة اخرى .
- د - يتعهد الطرفان المتعاقدان بالامتناع عن اللجوء الى المحاكم التى يعطى في الخلاف .

المادة العاشرة

يسجل هذا الاتفاق وما يتعلق به من عقود لدى منظمة الطيران المدني الدولي التي اوجدها ميثاق الطيران المدني الدولي الموقع عليه في شيكاغو في ٧ كانون الاول ١٩٤٤ .

المادة الحادية عشرة

- أ - يبرم هذا الاتفاق ويتم تبادل وثائق الابرام في بغداد ويعتبر الاتفاق نافذ المفعول من تاريخ تبادل الوثائق .
- ب - تتشاور سلطات الطيران في كلا الطرفين المتعاقدين بينهما بروح التعاون الوثيق من وقت آخر ابتغاء تأمين مراعاة المبادئ التي ينطوي عليها هذا الاتفاق وتطبيق احكامه على وجه مرضي .

- ١ - مع النقل المحتاج اليه بين البلد الذي يبدأ منه النقل والبلاد التي ينتهي اليها .
- ٢ - مع مقتضيات استثمار المصالح المتفق عليها استثمارا اقتصاديا .
- ٣ - مع النقل المحتاج اليه في المناطق التي تجتازها الخطوط بعد مراعاة المصالح المحلية الاقليمية القائمة هناك .

المادة الرابعة

تحدد اجور السفر على نسب معقولة مع مراعاة الناحية الاقتصادية من المصلحة والريح الاعتيادي والتباين في ميزات كل مصلحة من تلك المصالح من ذلك التفاوت في السرعة والراحة وتؤخذ ايضا بنظر الاعتبار توصيات اتحاد النقل الجوي الدولي وان لم تكن هناك توصيات كهذه فعلى المؤسسات الجوية المعنية استشارة مؤسسات النقل الجوي التي تعود لدول ثالثة وتعمل على نفس الطرق وتعرض ما تتوصل اليه على سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها واذا عجزت المؤسسات الجوية عن الوصول الى التوفيق بينهما فتعمل تلك السلطات على ايجاد حل لها واذا فشلت هذه المساعي فيرجع الى طريقة التسوية التي وضعتها المادة التاسعة من هذا الاتفاق .

المادة الخامسة

- أ - لا يفرض على المؤسسات الجوية المعنية من قبل احد الطرفين المتعاقدين دفع ضرائب لقاء استعمال الموانئ الجوية وسائر التسهيلات التي يقدمها الطرف المتعاقد الآخر اكثر مما تدفعه طائراته الوطنية العاملة في مصالح جوية دولية مماثلة .
- ب - تعامل مواد الوقود والزيوت وقطع الغيار التي تثبت في الطائرات او توضع فيها في اراضي احد الطرفين المتعاقدين من قبل المؤسسات الجوية المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر من الاجور عما يمنحه الى مؤسساته الجوية الوطنية العاملة في النقل الجوي الدولي على انه لن يكون اى من الطرفين المتعاقدين ملزما بنوع المؤسسات الجوية التي عينها الطرف المتعاقد الآخر معاملة افضل مما منحه الطرف المتعاقد الآخر بالمقابلة .
- ج - تعفى الطائرات التي يستخدمها احد الطرفين المتعاقدين على الخطوط الجوية المتفق عليها وكذ لك مواد الوقود والزيوت وقطع الغيار والمعدات الاعتيادية والمواد المحفوظ بها في الطائرات عند وجودها في بلاد الطرف المتعاقد الآخر من الرسوم الكمركية واجور التفتيش وغير ذلك من الرسوم والضرائب الوطنية حتى لو استعملت هذه المدخرات او استهلك اثناء التحليق فوق الاراضي المذكورة .

المادة السادسة

يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بصحة شهادات الجدارة الجوية وشهادات الاهلية والاجازات الصادرة او المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ما دامت باقية سارية المفعول وذلك لغرض استثمار المصالح الجوية المتفق عليها الا انه يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في الامتناع من الاعتراف بشهادات الاهلية والاجازات التي منحها دولة ثالثة او اية دولة اخرى لرعاياها من اجل الطيران فوق اراضيها .

المادة السابعة

أ - تسرى القوانين والانظمة التي يعمل بها في بلاد احد الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بدخول الطائرات التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية في اقليمه او خروجها منه اوحين تحليق تلك الطائرات

No. 4498. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاق حول المصالح الجوية بين المملكة العراقية وسويسرة

ان الحكومة العراقية ومجلس الاتحاد السويسرى بعد ما وجدا بان المجال للطيران التجارى كواسطة نقل قد ازداد اذ ازدادا ملحوظا .
ورأيا من المستحسن تأسيس اسفار جوية منتظمة تنظيما سالما ثابتا لانماء التعاون الدولي في هذا الحقل جهد الامكان وان من الضروري من اجل ذلك عقد اتفاق بين المملكة العراقية وسويسرة تنظم بموجبه ادارة المصالح الجوية فقد عيننا مندوبين عنهما وبعد تفويضهما رسميا بذلك اتفقا على ما يلي :

المادة الاولى

أ - يمنح احد الطرفين المتعاقدين الآخر في زمن السلم الحقوق الموضحة في ملحق هذا الاتفاق لغرض تأسيس المصالح الجوية الدولية المعينة فيه للبرور باراضيهما او مزاوله النقل فيها .
ب - يعين كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسة او مؤسسات جوية لتسيير المصالح المتفق عليها ويقرران التاريخ الذى تبدأ فيه باعمالها .

المادة الثانية

أ - مع مراعاة المادة الثامنة ادناه يجب اعطاء المؤسسات الجوية المعينة من قبل كل من الطرفين الترخيص اللازم لتشغيل المصالح المتفق عليها .
ب - يجوز قبل تفويض المؤسسات الجوية المعينة بمباشرة المصالح الجوية المتفق عليها تكليفها بان تثبت لسلطات الملاحة الجوية المخولة باعطاء الترخيص لتسيير المصلحة بان تتوفر فيها الشروط التى تنص عليها القوانين والانظمة التى تطبقها عادة تلك السلطات .

المادة الثالثة

أ - يعطى للمؤسسات الجوية المعينة في كل من العراق وسويسرة الفرصة العادلة المتساوية لاستئجار المصالح المتفق عليها .
ب - يكون مستوعب الطائرة التى تهيئها المؤسسات الجوية المعينة متناسبة مع احتياجات النقل .
ج - تأخذ المؤسسات الجوية المعينة المصالح المشتركة بنظر الاعتبار على الطرق التى تعمل فيها نوية بحيث لا تؤثر مصلحة احدها على الاخرى تأثيراً لا مبررله .
د - يكون الهدف الاساسي من تسيير المصالح المتفق عليها اعداد طائرات يتناسب امتعاها مع النقل المحتاج اليه بين الدولة التى تعود اليها المؤسسة الجوية والدول التى ينتهي النقل اليها .
هـ - يمارس حق شحن او تفريغ منقولات دولية من بلاد احد الطرفين في النقاط السبينة في الجداول الواردة فيما يلي قاصدة دولة ثالثة او آتية منها طبقاً للمبادئ العامة التى اقرتها الحكومتان العراقية والسويسرية للاستثمار المنظم وذلك على شرط ان يتناسب مستوعب الطائرات المسيرة :

N° 4498. ACCORD¹ ENTRE LA SUISSE ET LE ROYAUME DE L'IRAK RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À BAGDAD, LE 31 MARS 1952

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement Irakien, considérant que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues ;

qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de développer autant que possible la coopération internationale dans ce domaine ;

qu'il est nécessaire, en conséquence, de conclure entre la Suisse et le Royaume de l'Irak un accord réglementant les transports aériens par des services réguliers ; ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article premier

a. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, en temps de paix, les droits spécifiés à l'annexe² pour établir les services aériens internationaux réguliers définis à cette annexe, dont les aéronefs atterrissent sur leurs territoires respectifs ou les traversent.

b. Chaque Partie contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les services convenus, dont elle décidera la date d'ouverture.

Article 2

a. Sous réserve de l'article 8 ci-après, l'autorisation d'exploitation nécessaire devra être délivrée aux entreprises désignées de chaque Partie contractante.

b. Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver auprès de l'autorité aéronautique habilitée à délivrer l'autorisation d'exploitation qu'elles remplissent les conditions prescrites par les lois et règlements que doit normalement appliquer cette autorité à toutes les entreprises de transports aériens des autres pays.

¹ Entré en vigueur le 30 juin 1956, date de l'échange des instruments de ratification à Bagdad, conformément à l'article 11, a.

² Voir p. 58 de ce volume.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 4498. AGREEMENT¹ CONCERNING AIR SERVICES BETWEEN SWITZERLAND AND THE KINGDOM OF IRAQ. SIGNED AT BAGHDAD, ON 31 MARCH 1952

The Swiss Federal Council and the Iraqi Government, considering :

That the possibilities of commercial aviation as a means of transport have greatly increased ;

That it is desirable to organize scheduled air services in a safe and orderly manner and to develop international co-operation in this field as much as possible ;

That it is consequently necessary to conclude an agreement between Switzerland and the Kingdom of Iraq regulating scheduled air transport services ;
have appointed their plenipotentiaries who, being duly authorized for the purpose, have agreed as follows :

Article 1

(a) The Contracting Parties grant each other in time of peace the rights specified in the annex² for the purpose of establishing the scheduled international air services therein described with aircraft landing in or traversing their respective territories.

(b) Each Contracting Party shall designate an airline or airlines for the operation of the agreed services and shall decide on the date of inauguration thereof.

Article 2

(a) The necessary operating permit shall be issued, subject to the provisions of article 8 hereafter, to the designated airlines of each Contracting Party.

(b) Nevertheless, before being authorized to inaugurate the agreed services, the designated airlines may be called upon to satisfy the aeronautical authority empowered to issue the operating permit that they fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the said authority to all airlines of other countries.

¹ Came into force on 30 June 1956, the date of the exchange of the instruments of ratification at Baghdad, in accordance with article 11 (a).

² See p. 59 of this volume.

Article 3

a. Les entreprises désignées bénéficieront, tant en Suisse qu'en Irak, de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus.

b. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées sera adaptée à la demande de trafic.

c. Les entreprises désignées prendront en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

d. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise désignée et les pays de destination.

e. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une Partie contractante, aux points spécifiés aux tableaux ci-après, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers reconnus par les deux Parties contractantes seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Gouvernements suisse et irakien et ceci dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

- 1) à la demande de trafic entre le pays de provenance et les pays de destination ;
- 2) aux exigences d'une exploitation économique des services convenus ;
- 3) à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 4

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque service, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA). A défaut de telles recommandations, les entreprises désignées consulteront les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Si les entreprises désignées n'ont pu arriver à une entente, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il sera fait recours à la procédure prévue à l'article 9 ci-après.

Article 5

a. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes par une Partie contractante, les entreprises désignées de l'autre Partie contractante n'auront pas à payer de taxes supérieures à celles que doivent acquitter les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

Article 3

(a) There shall be fair and equal opportunity in both Switzerland and Iraq for the designated airlines to operate the agreed services.

(b) The capacity provided by the designated airlines shall be adapted to traffic requirements.

(c) On common routes the designated airlines shall take their mutual interests into account 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 meet traffic demands between the country to which the designated airline belongs and the countries of destination.

(e) The right to pick up and set down in the territory of either Contracting Party, at the points specified in the schedules hereafter, international traffic destined for or coming from third countries recognized by the two Contracting Parties shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which the Swiss and Iraqi Governments subscribe and in such a way that capacity shall be related to :

- (1) Traffic requirements between the country of origin and the countries of destination ;
- (2) The requirements of economic operation of the agreed services ;
- (3) The traffic requirements of the areas through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 4

Tariffs shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to economy of operation, reasonable profit and the characteristics of each service, such as speed and comfort. The recommendations of the International Air Transport Association (IATA) shall also be taken into account. In the absence of such recommendations, the designated airlines shall consult the airlines of third countries operating the same routes. The arrangements made by them shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the designated airlines are unable to reach agreement, the said authorities shall endeavour to find a solution. In the last resort, the procedure prescribed in article 9 below shall be applied.

Article 5

(a) The charges imposed by one Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of its airports and other facilities shall not be higher than would be paid by its national aircraft engaged in similar international services.

b. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte des entreprises désignées de l'autre Partie contractante et destinés uniquement à l'usage des aéronefs desdites entreprises bénéficieront du traitement national en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes imposés aux entreprises de transports aériens qui participent au trafic international ; il est entendu, cependant, qu'aucune Partie contractante ne sera tenue d'accorder aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante un traitement plus favorable que celui que cette autre Partie contractante accorderait dans un cas semblable.

c. Les aéronefs que les entreprises désignées d'une Partie contractante utiliseront sur les services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans ces appareils seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts des droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et encore en force seront reconnus par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus. Chaque Partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître pour la circulation au-dessus de son territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un pays tiers.

Article 7

a. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront aux entreprises désignées 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, envois postaux ou marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux ou marchandises transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

c. Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante seront soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises seront exempts des droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires si le transit est direct.

(b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the airlines designated by the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of the said airlines shall be accorded national treatment with respect to customs duties, inspection fees or other duties and charges imposed on airlines participating in international traffic ; provided that neither Contracting Party shall be bound to accord to the designated airlines of the other Contracting Party treatment more favourable than that accorded reciprocally by such other Contracting Party.

(c) Aircraft operated on the agreed services by the designated airlines of one Contracting Party, and fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board the said aircraft shall be exempt, in the territory of the other Contracting Party, from customs duties, inspection fees and other national duties and charges, even though such supplies be used or consumed on flights over that territory.

Article 6

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still valid shall be recognized 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 over its own territory certificates of competency or licences issued to its own nationals by a third country.

Article 7

(a) The laws and regulations governing, in the territory of one Contracting Party, the entry and departure of aircraft engaged in international air navigation, or flights of such aircraft above the said territory, shall apply to the designated airlines of the other Contracting Party.

(b) The laws and regulations governing, in the territory of one Contracting Party, the entry, stay and departure of passengers, crew, mail or cargo, such as those relating to procedure, immigration, passports, customs and quarantine, shall apply to passengers, crews, mail or cargo carried by aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while within the said territory.

(c) Passengers in transit through the territory of either Contracting Party shall be subject to simplified control. Baggage and goods in direct transit shall be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges.

Article 8

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante 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 l'une ou l'autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ci-dessus, ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 9

a. Les Parties contractantes soumettront à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b. Un tel différend sera porté devant tout tribunal compétent pour en connaître qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la convention relative à l'aviation civile internationale signée, à Chicago, le 7 décembre 1944¹, ou, à défaut d'un tel tribunal, devant le Conseil de cette Organisation.

c. Toutefois, les Parties contractantes pourront, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme.

d. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Article 10

Le présent accord et tous les contrats qui s'y rapportent 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.

Article 11

a. Le présent accord sera ratifié par les deux Parties contractantes et les instruments de ratification seront échangés à Bagdad. L'accord entrera en vigueur à la date de cet échange.

b. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante. Elles tiendront compte en particulier des statistiques du trafic des services convenus, qu'elles s'engagent à échanger régulièrement.

¹ Voir note 2, p. 29 de ce volume.

Article 8

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from a designated airline of the other Contracting Party or to revoke such permit whenever it has no proof that substantial ownership and effective control of the airline are vested in nationals of either Contracting Party or whenever the airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article 7 above or to fulfil its obligations under this Agreement.

Article 9

(a) The Contracting Parties shall submit to arbitration any dispute relating to the interpretation and application of this Agreement or of the annex thereto which cannot be settled by direct negotiation.

(b) Such dispute shall be referred to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organization formed by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944¹ or, in the absence of such tribunal, to the Council of that Organization.

(c) Nevertheless, the Contracting Parties may, by agreement, settle the dispute by referring it to an arbitral tribunal or to any other person or body.

(d) The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

Article 10

This Agreement and all contracts relating thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization formed by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

Article 11

(a) This Agreement shall be ratified by both Contracting Parties and the instruments of ratification shall be exchanged at Baghdad. The Agreement shall enter into force on the date of the said exchange.

(b) In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together from time to time in order to satisfy themselves that the principles laid down in this Agreement are being applied and that its objectives are being attained in a satisfactory manner. They shall consider in particular the traffic statistics of the agreed services, which they undertake to exchange regularly.

¹ See footnote 2, p. 28 of this volume.

c. Le présent accord et son annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les Parties contractantes.

d. Des modifications à l'annexe pourront être convenues entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

e. Chaque Partie contractante pourra mettre fin au présent accord par avis donné un an d'avance à l'autre Partie contractante.

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

FAIT à Bagdad, le cinquième jour du moi de Rajab 1371 de l'Hégire correspondant au trente et unième jour du mois de mars 1952 de l'ère Chrétienne, en double exemplaire, en langues arabe et française, l'une et l'autre faisant également foi

Pour le Conseil Fédéral Suisse :

(Signé) F. KAPPELER

Pour le Gouvernement Irakien :

(Signé) S. AL WADI

A N N E X E

Sur le territoire de chaque Partie contractante, les entreprises désignées par l'autre Partie contractante jouiront du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales, avec faculté d'utiliser les aéroports et autres facilités prévus pour le trafic international ; elles jouiront en outre, aux points spécifiés aux tableaux ci-après, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions énoncées par l'accord¹.

TABLEAU I

Services que peuvent exploiter les entreprises suisses de transports aériens

1. Points en Suisse – Rome et /ou Athènes – Le Caire et /ou Beyrouth – Basrah et points au-delà, dans les deux directions.

2. Points en Suisse – Rome et /ou Athènes et /ou Istanbul – Damas ou Beyrouth – Basrah et points au-delà, dans les deux directions.

Certains des points mentionnés ci-dessus pourront n'être pas desservis par les entreprises suisses désignées, lors de tout ou partie des vols.

Au cas où l'un ou l'autre des services définis ci-dessus toucherait Kuwait et /ou Bahrein, les entreprises suisses désignées ne seront pas autorisées à embarquer ou à débarquer à ces escales des passagers, des envois postaux et des marchandises à destination ou en provenance de Basrah.

¹ Voir p. 50 de ce volume.

(c) This Agreement and its annex shall be brought into harmony with any multilateral convention by which the Contracting Parties may in future be bound.

(d) Modifications to the annex may be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(e) Either Contracting Party may terminate this Agreement by giving one year's notice to the other Contracting Party.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized for the purpose by their respective Governments, have signed this Agreement and affixed thereto their seals.

DONE at Baghdad, this fifth day of Rajab 1371 A.H. corresponding to the thirty-first day of March 1952 A.D., in duplicate in the Arabic and French languages, both texts being equally authentic.

For the Swiss Federal Council :

(Signed) F. KAPPELER

For the Iraqi Government :

(Signed) S. AL WADI

A N N E X

In the territory of each Contracting Party the designated airlines of the other Contracting Party shall have the right of transit and the right to make stops for non-traffic purposes and may use the airports and other facilities provided for international traffic ; they shall further have the right, at the points specified in the following schedules, to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo, under the terms of the Agreement.¹

SCHEDULE I

Services which the Swiss airlines may operate

1. Points in Switzerland – Rome and/or Athens – Cairo and/or Beirut – Basrah and points beyond, in both directions.

2. Points in Switzerland – Rome and/or Athens and/or Istanbul – Damascus or Beirut – Basrah and points beyond, in both directions.

The designated Swiss airlines may omit calling at some of the above points on any or all flights.

If either of the above services calls at Kuwait and/or Bahrain, the designated Swiss airlines may not pick up or set down at such stops any passengers, mail or cargo destined for or coming from Basrah.

¹ See p. 51 of this volume.

TABLEAU II

Service que peuvent exploiter les entreprises irakiennes de transports aériens

Bagdad — Damas — Beyrouth — Nicosie — Athènes — Naples et/ou Rome — Genève et points au-delà, dans les deux directions.

Certains des points mentionnés ci-dessus pourront n'être pas desservis par les entreprises irakiennes désignées, lors de tout ou partie des vols.

SCHEDULE II

Services which the Iraqi airlines may operate

Baghdad – Damascus – Beirut – Nicosia – Athens – Naples and /or Rome – Geneva and points beyond, in both directions.

The designated Iraqi airlines may omit calling at some of the above points on any or all flights.

No. 4499

**CHILE
and
SWEDEN**

Agreement (with annex) concerning air services between and beyond their respective territories. Signed at Santiago de Chile, on 27 October 1952

Official texts : Spanish and Swedish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

**CHILI
et
SUÈDE**

Accord (avec annexe) relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà. Signé à Santiago, le 27 octobre 1952

Textes officiels espagnol et suédois.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Nº. 4499. ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE CHILE Y EL GOBIERNO DE SUECIA RELATIVO A SERVICIOS AEREOS ENTRE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS. FIRMADO EN SANTIAGO DE CHILE, EL 27 DE OCTUBRE DE 1952

El Gobierno de Chile y el Gobierno de Suecia, más adelante denominados como las Partes Contratantes ;

Deseosos de concluir un Acuerdo con el objeto de establecer y hacer funcionar servicios aéreos comerciales entre y más allá de los territorios de Chile y Suecia ;
Acuerdan lo que sigue :

Artículo 1

Cada Parte Contratante acuerda a la otra Parte los derechos especificados en este Acuerdo con el objeto de establecer los servicios aéreos, especificados en el Anexo de este Acuerdo (más adelante denominados como los « servicios acordados »). Los servicios acordados pueden inaugurarse inmediatamente o en una fecha ulterior, a opción de la Parte Contratante a la cual se conceden los derechos.

Artículo 2

a) Cada uno de los servicios acordados puede ponerse en funciones tan pronto como la Parte Contratante a la que se han acordado los derechos especificados en este Acuerdo haya designado una o más líneas aéreas para que funcionen en las rutas especificadas.

b) A la línea aérea o líneas aéreas así designadas por una de las Partes Contratantes podrá exigírseles que comprueben a las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante que están calificadas para cumplir las condiciones prescritas en conformidad a las leyes y reglamentos normalmente aplicados por estas autoridades al funcionamiento de líneas aéreas comerciales, y que soliciten los permisos de tráfico aéreo en las condiciones establecidas en dichas leyes y reglamentos.

Artículo 3

A fin de prevenir prácticas discriminatorias y asegurar igualdad de tratamiento, las Partes Contratantes acuerdan que :

a) Los gravámenes que cualquiera de las Partes Contratantes pueda imponer o permitir que se impongan a la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante por el uso de aeropuertos y de otras instalaciones no serán más elevados

que los que pagarían por el uso de dichos aeropuertos y otras instalaciones sus aviones nacionales ocupados en servicios internacionales similares.

b) Al combustible, aceites lubricantes y repuestos llevados a bordo de aviones o introducidos en el territorio de una de las Partes Contratantes por o en nombre de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante y destinados únicamente para el uso de los aviones de esta Parte Contratante les será acordado, con respecto a derechos de aduana, derechos de inspección u otros gravámenes o exigencias de adquisición impuestos por la primera de las Partes Contratantes, un tratamiento no menos favorable que el acordado a las líneas aéreas nacionales ocupadas en servicios internacionales similares o a la línea aérea de la nación más favorecida.

c) El combustible, aceites lubricantes, repuestos, equipo normal y provisiones de los aviones retenidos a bordo de las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de una de las Partes Contratantes, estarán exentos, a la entrada o salida del territorio de la otra Parte Contratante, de derechos de aduana, derechos de inspección o gravámenes similares, aún cuando dichos abastecimientos sean empleados por tales aviones en los vuelos sobre aquel territorio.

Artículo 4

Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos o validados por una de las Partes Contratantes con el objeto de hacer funcionar los servicios especificados en el Anexo serán reconocidos por la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se reserva, sin embargo, el derecho de rehusar el reconocimiento para fines de vuelo sobre su propio territorio, de certificados de competencia y licencias concedidos a sus propios nacionales por otro Estado.

Artículo 5

a) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada o salida de su propio territorio de aviones ocupados en navegación aérea internacional o al funcionamiento y navegación de dichos aviones mientras se encuentran dentro de su territorio, se aplicarán a los aviones de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

b) Las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes relativos a la entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de aviones (tales como reglamentos relativos a la entrada, salida, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena) serán aplicables a los pasajeros, tripulación o carga de los aviones de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante mientras estos se encuentren en el territorio de la primera Parte Contratante.

Artículo 6

a) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de rehusar o revocar los derechos especificados en este Acuerdo en cualquier caso en que no esté conforme

con el hecho de que la propiedad substancial y el control efectivo de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante estén en posesión de nacionales de la otra Parte Contratante o en el caso en que la línea o líneas aéreas designadas no cumplan con sus leyes y reglamentos en la forma establecida en el Artículo 5 o que de otra manera no llenen los requisitos en conformidad a los cuales se conceden los derechos otorgados según este Acuerdo.

b) Si una empresa común de transportes aéreos constituida en conformidad al Capítulo XVI de la Convención sobre Aviación Civil, firmada en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, es designada por una de las Partes Contratantes, se considerará que cumple con las exigencias del inciso a) de este artículo si el derecho de tráfico ha sido concedido a todos los participantes de la empresa conforme a dicho Capítulo sobre la base de acuerdos especiales. En este caso, la empresa común deberá ser una organización de tráfico constituida por empresas individuales de transportes aéreos, siempre que una parte substancial de su propiedad y el control efectivo de una de las empresas individuales que forman parte de la empresa común estén en manos de una al menos de las Partes Contratantes o de sus nacionales.

Artículo 7

Si cualquiera de las Partes Contratantes considera conveniente modificar cualquiera disposición o disposiciones del Anexo a este Acuerdo, tal modificación podrá hacerse por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes.

Artículo 8

En el caso en que una Convención multilateral concerniente a transporte aéreo aceptada por ambas Partes Contratantes entre en vigencia, el presente Acuerdo será enmendado de manera de conformarse a las disposiciones de dicha Convención.

Artículo 9

Las líneas aéreas de cada Parte Contratante, designadas en conformidad al presente Acuerdo tendrán en el territorio de la otra Parte Contratante los derechos de tránsito y de escales fuera de tráfico, así como el derecho de tomar y desembarcar tráfico comercial internacional de pasajeros, carga y correspondencia, en la ruta o rutas designadas en el Anexo.

Artículo 10

a) Las tarifas que habrán de cobrarse en cualquiera de los servicios acordados se fijarán a niveles razonables, teniendo debida consideración de todos los factores pertinentes, tales como funcionamiento económico, beneficio razonable, diferencia

de característica de los servicios (standards de velocidad y comodidades) y las tarifas cobradas por otras líneas aéreas en cualquiera sección de la ruta.

b) Entre las empresas aéreas designadas se acordarán si fuere posible las tarifas a cobrar en las diferentes secciones de la ruta, consultando a las otras empresas aéreas que sirven las mismas rutas o partes de ellas. A este respecto serán consideradas también las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Estos acuerdos serán sometidos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

Artículo 11

a) La capacidad de transporte aéreo ofrecida por las empresas de las Partes Contratantes estará en relación con los necesidades del tráfico, considerando la extensión total de la ruta y sus diversas escalas y conexiones propias de sus servicios.

b) Las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes tratarán en lo posible de servir convenientemente las demandas del tráfico aéreo hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, que se dirija a los puntos terminales o a las diversas escalas de la ruta y conexiones propias de sus servicios.

c) Al determinar la capacidad ofrecida, se tomarán previamente en cuenta los servicios regionales y locales de la zona a través de la cual pasa la línea aérea, y que interesen a la otra Parte Contratante.

Se entenderá por « servicio regional o local » el servicio aéreo internacional que une dos o más puntos en países vecinos y contiguos. Para los efectos de este Acuerdo se entiende como países vecinos y contiguos en el caso de Chile : Argentina, Bolivia y Perú, y en el caso de Suecia : Dinamarca y Noruega.

Artículo 12

a) Habrá justas e iguales oportunidades para las líneas aéreas de ambas Partes Contratantes en el funcionamiento de los servicios acordados en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.

b) Las líneas aéreas de cada Parte Contratante tendrán en cuenta los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante de manera de no afectar indebidamente sus derechos.

Artículo 13

Todo cambio de capacidad de la aeronave (*change of gauge*) en los servicios acordados queda sujeto también a las normas fijadas en los artículos precedentes.

Artículo 14

Los servicios aéreos acordados podrán hacer uso de todas las rutas abiertas al tráfico aéreo internacional que unan los puntos señalados en el Anexo, sin que pueda discriminarse al respecto entre líneas aéreas nacionales y extranjeras.

Artículo 15

Cualquiera divergencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Acuerdo o a su Anexo, será sometida al Consejo de la Organización Internacional de la Aviación Civil para su decisión, a menos que las Partes Contratantes acuerden solucionar la divergencia sometiéndola a un tribunal arbitral nombrado de común acuerdo por las Partes Contratantes o a otra persona u organismo. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir la decisión dictada.

Artículo 16

Cualquiera de las Partes Contratantes puede en cualquier momento notificar a la otra su deseo de poner término a este Acuerdo. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización Internacional de Aviación Civil. Hecha dicha notificación este Acuerdo terminará doce meses después de la fecha del recibo de la notificación por la otra Parte Contratante a menos que esta notificación sea retirada, por acuerdo, antes de la expiración de este período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce días después de su recibo por la Organización Internacional de Aviación Civil.

Artículo 17

a) Si cualquiera Parte Contratante concede a alguna otra línea aérea de servicio internacional, derechos más favorables que aquellos acordados en este Acuerdo y Anexo a la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, la primera Parte Contratante concederá de inmediato a la línea o líneas aéreas de la otra, derechos no menos favorables que aquellos concedidos a la línea o líneas aéreas en cuestión.

b) Lo dispuesto en este artículo inciso a) se entenderá sin perjuicio de los derechos que se concedan entre si las líneas aéreas que forman parte de la misma empresa aérea de condominio, según lo establecido en el Artículo 6 inciso b).

Artículo 18

Este Acuerdo será registrado en la Organización Internacional de Aviación Civil establecida por la Convención sobre Aviación Civil Internacional firmada en Chicago el 7 de Diciembre de 1944.

Artículo 19

El presente Acuerdo será ratificado o aprobado según sea el caso, por cada una de las Partes Contratantes en conformidad a sus propias exigencias constitucionales. Mientras esté pendiente esta ratificación o aprobación, ambas Partes Contratantes se comprometen a aplicar sus disposiciones a contar de la fecha de su firma en conformidad a su legislación interna.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, firman y sellan el presente Acuerdo.

HECHO en Santiago de Chile a los 27 días del mes de Octubre del año mil novecientos cincuenta y dos, en dos ejemplares, en los idiomas español y sueco, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de Chile :
F. GARCIA-OLDINI

Por el Gobierno de Suecia :
U. BARCK-HOLST

A N E X O

A. La o las líneas aéreas designadas por Chile en conformidad al Acuerdo vigente bajo las condiciones establecidas en él podrán operar las siguientes rutas :

Chile, vía puntos intermedios, a Suecia, y puntos más allá de Suecia, en ambos sentidos por cualquiera ruta habilitada para el tráfico aéreo internacional.

B. La o las líneas aéreas designadas por Suecia en conformidad al Acuerdo vigente bajo las condiciones establecidas en él podrán operar las siguientes rutas :

Suecia, vía puntos intermedios, a Chile, y puntos más allá de Chile, en ambos sentidos por cualquiera ruta habilitada para el tráfico internacional.

C. El punto terminal de estos servicios será en Chile : Santiago, y en Suecia : Estocolmo.

REPÚBLICA DE CHILE

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Departamento Diplomático Sección Tratados y Límites PSF / GCD

Nº 08380

Santiago, 27 de Octubre de 1952

Señor Ministro :

Tengo el honor de referirme a la Nota de Vuestra Excelencia de esta fecha, relativa al Acuerdo sobre Servicios Aéreos suscrito en el día de hoy entre nuestros dos países, que dice como sigue :

« Con referencia al Acuerdo relativo a servicios aéreos firmado hoy día entre el Gobierno de Suecia y el Gobierno de Chile, tengo el honor de notificar a Vuestra Excelencia que, de acuerdo con el Artículo Segundo del Acuerdo,

el Gobierno sueco designa a Aktiebolaget Aerotransport (ABA) para operar las rutas especificadas en el Anexo del Acuerdo.

Con este objeto, tengo el honor de confirmar en nombre de mi Gobierno, el siguiente entendimiento alcanzado durante el curso de las negociaciones que precedieron la firma del Acuerdo :

1) Aktiebolaget Aerotransport (ABA), en cooperación con Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) y con Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL), bajo la denominación de Scandinavian Airlines System (SAS), podrán operar los servicios que le fueron acordados en el Acuerdo con aeronaves, tripulaciones y equipo de cualquiera de las otras dos aerolíneas o de ambas de ellas.

2) En tanto que Aktiebolaget Aerotransport (ABA) emplee aeronaves, tripulaciones y equipo de las otras aerolíneas que participan en Scandinavian Airlines System (SAS) se aplicarán las disposiciones del Acuerdo a dichas aeronaves, tripulaciones y equipo tal como si las aeronaves, tripulaciones y equipo pertenecieran a Aktiebolaget Aerotransport (ABA), aceptando las autoridades competentes suecas y Aktiebolaget Aerotransport (ABA) completa responsabilidad, de acuerdo con lo especificado sobre este punto en el Acuerdo. »

2. En respuesta, me es altamente grato manifestar a Vuestra Excelencia que mi Gobierno ha tomado debida nota de la designación por su Gobierno de « Aktiebolaget Aerotransport (ABA) », para operar las rutas especificadas en el Anexo del Acuerdo mencionado.

3. Por su parte, el Gobierno de Chile se reserva el derecho de designar en su oportunidad la o las líneas aéreas chilenas que operarán los servicios contemplados en el Anexo del Acuerdo que tuve la honra de firmar con Vuestra Excelencia en el día de hoy.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

F. GARCIA-OLDINI

Excelentísimo Señor Ulf Barck-Holst

Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Suecia

Santiago

[SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS]

No. 4499. ÖVERENSKOMMELSE MELLAN SVERIGES OCH CHILES REGERINGAR RÖRANDE LUFTRAFIK MELLAN OCH BORTOM DE BÅDA LÄNDERNAS RESPEKTIVE TERRITORIER

Sveriges och Chiles regeringar, här nedan kallade de avtalsslutande parterna, vilka önska avsluta en överenskommelse i syfte att upprätta och driva kommersiell lufttrafik mellan och bortom Sveriges och Chiles territorier, hava överenskommit om följande :

Artikel 1

Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra parten de rättigheter, som angivits i denna överenskommelse, i syfte att upprätta de luftfartsrouter, som angivits i bilagan till denna överenskommelse (här nedan kallade „överenskommen lufttrafik“). De överenskomna routerna må kunna påbörjas omedelbart eller vid en senare tidpunkt efter gottfinnande av den avtalsslutande part, som beviljats rättigheterna.

Artikel 2

a) Den överenskomna lufttrafiken kan upprättas, å snart avtalsslutande part, åt vilken de i denna överenskommelse specificerade rättigheterna beviljats, utsett ett eller flera lufttrafikföretag att trafikera de angivna routerna.

b) Av avtalsslutande part sålunda utsett eller utsedda lufttrafikföretag må kunna åläggas att inför behörig luftfartsmyndighet i den andra avtalsslutande staten, styrka sig vara i stånd att uppfylla de villkor, som föreskrivas i de lagar och bestämmelser, som den regelmässigt tillämpar beträffande utövandet av kommersiell lufttrafik och att ansöka om lufttrafik tillstånd på de villkor, som angivas i nämnda lagar och bestämmelser.

Artikel 3

I syfte att förebygga diskriminerande åtgärder och för att säkerställa behandling på lika villkor överenskomma de avtalsslutande parterna att :

a) 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, skola icke vara högre än de, som landets inhemska luftfartyg i liknande internationell trafik erlägga för begagnandet av sådana flygfält och andra anläggningar.

b) Flytande drivmedel, smörjolja och reservdelar, som tagas ombord å flygplan eller införas till den ena av de avtalsslutande parternas territorium av lufttrafikföretag, utsett av den andra avtalsslutande parten eller å dess vägnar och som är avsett uteslutande för denna avtalsslutande partens flygplan skall, med hänsyn till tullavgifter, undersökningskostnader och andra pålagor eller anskaffningskrav, som påläggas av förstnämnda avtalsslutande part, åtnjuta behandling, som icke är mindre förmånlig än den, som medges inhemska lufttrafikföretag, som driva liknande internationell lufttrafik eller lufttrafikföretag tillhörande mest gynnad nation.

c) Förråd av drivmedel, smörjolja, reservdelar, sedvanlig utrustning och förnödenheter ombord på luftfartyg, tillhörande lufttrafikföretag, utsett eller utsedda av den ena av de avtalsslutande parterna, skola vid ankomst till eller avgång från den andra avtalsslutande partens territorium vara befriade från tull- och inspektionsavgifter eller liknande pålagor även när sådana förråd användas av sådana luftfartyg vid flygning över nämnda territorium.

Artikel 4

Luftvärdighetsbevis, kompetenscertifikat och tillståndsbevis, som utfärdats eller förlänats giltighet av den ena av de avtalsslutande parterna för bedrivande av den i bilagan omnämnda lufttrafiken, skola tillerkännas giltighet av den andra avtalsslutande parten. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig likväl rätt, att beträffande luftfart över dess eget territorium, vägra godkänna kompetenscertifikat och tillståndsbevis, utfärdade för dess egna medborgare av annan stat.

Artikel 5

a) Den ena avtalsslutande partens lagar och förordningar angående ankomst till eller avfärd från dess territorium av luftfartyg i internationell lufttrafik, ävensom förordningar berörande drift, och navigering av luftfartyg, som befinner sig inom nämnda territorium, skola iakttagas av den andra avtalsslutande partens luftfartyg.

b) Den ena av de avtalsslutande parternas lagar och förordningar angående ankomst till eller avfärd från dess territorium av passagerare, besättning eller last å luftfartyg (såsom bestämmelser angående in- och utresa, klarering, immigration, pass, tull och sanitetskontroll), skola vara tillämpliga i vad avser passagerare, besättning eller last å luftfartyg tillhörande lufttrafikföretag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten under uppehåll på den förstnämnda partens territorium.

Artikel 6

a) Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig rätt att förvägra eller återkalla de rättigheter, som angivits i denna överenskommelse, därest den icke finner

det tillfredsställande styrkt, att en väsentlig del av äganderätten till och den verkliga kontrollen över av den andra parten utsett eller utsedda lufttrafikföretag innehaves av den andra avtalsslutande partens medborgare, eller därest det utsedda lufttrafikföretaget eller de utsedda lufttrafikföretagen underlåta att ställa sig till elterättelse avtalsslutande parts lagar och bestämmelser enligt Art. 5, eller i övrigt icke uppfyller de villkor, på vilka rättigheterna enligt denna överenskommelse beviljats.

b) Gemensamt lufttrafikföretag, som bildats jämlikt kapitel XVI i den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade konventionen angående internationell civil luftfart och som utsetts av avtalsslutande part, skall anses hava uppfyllt de krav vilka angivas i punkt a) i denna artikel, därest trafikrättigheter beviljats samtliga i det gemensamma företaget ingående enskilda lufttrafikföretagen, jämlikt omförmälda kapitel, på grundval av särskilda överenskommelser. I dylika fall skall det gemensamma företaget utgöras av ett trafikföretag, som bildats av enskilda lufttrafikföretag, varvid åtminstone en av de avtalsslutande parterna eller dess medborgare skall innehava en väsentlig del av äganderätten till och den verkliga kontrollen över ett av de i det gemensamma företaget ingående enskilda företagen.

Artikel 7

Därest endera av de avtalsslutande parterna skulle anse det vara önskvärt att ändra någon av bestämmelserna i bilagan till denna överenskommelse, kan sådan ändring göras genom direkt överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

Artikel 8

Därest en av båda avtalsslutande parterna biträdd allmän multilateral luftfartskonvention träder i kraft, skall förevarande överenskommelse ändras så, att överensstämmelse uppnås med bestämmelserna i nämnda konvention.

Artikel 9

De lufttrafikföretag, som envar av de avtalsslutande parterna utsett enligt bestämmelserna i denna överenskommelse, skola inom den andra avtalsslutande partens territorium äga rätt till överflygningar och tekniska mellanlandningar ävensom rätt att i internationell kommersiell trafik upptaga och avlämna passagerare, last och post på den eller de i bilagan angivna routerna.

Artikel 10

a) De taxor, som skola tillämpas på vilken som helst av de överenskomna luftfartslinjerna skola vara skäliga, varvid vederbörlig hänsyn skall tagas till samtliga på desamma inverkan omständigheter, såsom driftsekonomi, skälig

vinst, skillnaden i routernas karaktär (standard för hastighet och komfort) samt de taxor, som tillämpas av andra lufttrafikföretag, som betjäna vilken som helst del av routen.

b) Överenskommelse rörande taxor på de olika sträckerna av routen skall, såvitt möjligt, träffas mellan de utsedda företagen i samråd med andra lufttrafikföretag, som betjäna respektive router eller delar därav. Härvidlag skall också tagas hänsyn till Internationella Lufttrafikorganisationens (IATA) rekommendationer. Dessa överenskommelser skola underställas de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter för godkännande.

Artikel 11

a) Den trafikkapacitet, som erbjudes av lufttrafikföretag tillhörande de avtalsslutande parterna, skall stå i förhållande till trafikbehovet, varvid hänsyn skall tagas såväl till linjens totala utsträckning som till dennas olika mellanlandningsplatser och företagens egna anslutna linjer.

b) Lufttrafikföretag, som de avtalsslutande parterna utsett, skall eftersträva att såvitt möjligt på lämpligt sätt betjäna trafiken efter behovet av lufttrafik till eller från den avtalsslutande partens territorium såväl vad beträffar routens ändpunkter som routens olika mellanlandningsplatser samt företagens egna anslutna linjer.

c) För fastställande av den erbjudna kapaciteten skall hänsyn på förhand tagas till den regionala och lokala trafiken inom det område, genom vilken routen passerar, och som är av intresse för den andra avtalsslutande parten.

Med regional eller lokal trafik menas internationell lufttrafik, som förenar två eller flera platser i nabo- och grannländer. Med nabo- och grannländer förstås i denna överenskommelse vad angår Sverige : Danmark och Norge samt vad avser Chile : Argentina, Bolivia och Peru.

Artikel 12

a) De bägge avtalsslutande parternas lufttrafikföretag skola åtnjuta skäligen och lika förutsättningar för driften av den överenskomna trafiken på de mellan respektive territorier specificerade routerna.

b) Varje av de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag skola beakta den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretags intressen på sådant sätt att dess rättigheter icke obehörigt beröras.

Artikel 13

Envar ändring av ett luftfartygs kapacitet (*change of gauge*) på de avtalade routerna skall likaledes vara underkastat i föregående artiklar fastställda föreskrifter.

Artikel 14

Den överenskomna lufttrafiken kan pegagna alla routerna, som äro öppna för internationell lufttrafik och som förena de platser, vilka angivas i bilagan utan att någon diskriminering härvidlag må göras mellan nationella och utländska lufttrafikföretag.

Artikel 15

Varje tvist mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av förevarande överenskommelse eller av dess bilaga skall för avgörande hänskjutas till rådet i den internationella civila luftfartsorganisationen, såvida icke de avtalsslutande parterna överenskomma om att avgöra tvistefrågan genom att hänskjuta denna till en skiljedomstol, utsedd genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna, eller till annan person eller organisation. De avtalsslutande parterna förbinda sig att ställa sig det meddelade utslaget till ofterrättelse.

Artikel 16

Varje av de avtalsslutande parterna kan vid vilken tidpunkt som helst meddela den andra avtalsslutande parten, att den önskar uppsäga förevarande överenskommelse. Dylikt meddelande skall samtidigt delgivas den internationella civila luftfartsorganisationen. Därest dylikt meddelande lämnas skall förevarande överenskommelse upphöra att gälla 12 månader efter den dag, då den andra avtalsslutande parten mottog meddelande om uppsägningen, såvida icke före utgången av nämnda period uppsägningen återkallas genom överenskommelse. Därest den andra avtalsslutande parten icke erkänner emottagandet av uppsägningsmeddelandet, skall uppsägningen anses ha emottagits 14 dagar efter det att meddelande om uppsägningen mottagits av den internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 17

a) Om någon av de avtalsslutande parterna medgiver något annat lufttrafikföretag med internationell trafik, rättigheter, som äro förmånligare än de som enligt detta avtal eller i dess bilagor beviljats företaget, som utsetts av den andra avtalsslutande parten, skall förstnämnda avtalsslutande part omedelbart medgiva den andra partens lufttrafikföretag rättigheter, som icke äro mindre förmånliga än de, som medgivits ifrågavarande lufttrafikföretag.

b) Vad som stadgas i denna artikels moment a) gäller utan hänsyn till de rättigheter, som lufttrafikföretagen tillhörande samma samarbetsorganisation inbördes bevilja varandra enligt vad som stadgas i artikel 6 moment b).

Artikel 18

Denna överenskommelse skall inregistreras hos den internationella civila luftfartsorganisationen, som upprättats i enlighet med den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade konventionen angående internationell civil luftfart.

Artikel 19

Denna överenskommelse skall ratificeras respektive godkännas av envar av de avtalslutande parterna i överensstämmelse med dess egna konstitutionella krav. I avvaktan på denna ratifikation eller godkännande förbinda sig båda parterna att tillämpa avtalets bestämmelser från och med dagen för undertecknandet i överensstämmelse med inhemsk lagstiftning.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV underteckna nedanstående av sina respektive regeringar vederbörligen befullmäktigade ombud förevarande överenskommelse och förse densamma med sina sigill.

UPPRÄTTAT i två exemplar i Santiago de Chile den 27 oktober 1952 på svenska och spanska språken, vilka två texter skola äga samma giltighet.

B I L A G A

A. Det eller de lufttrafikföretag, som utsetts av Chile i enlighet med gällande avtal, kan på de villkor, som fastställts i avtalet, trafikera följande router :

Chile, via mellanliggande punkter till Sverige och platser där bortom, i båda riktningarna på alla linjer, som äro öppna för internationell lufttrafik.

B. Det eller de lufttrafikföretag, som utsetts av Sverige i enlighet med gällande avtal, kan på de villkor, som fastställts i avtalet, trafikera följande router :

Sverige, via mellanliggande punkter till Chile och platser där bortom, i båda riktningarna på alla linjer, som äro öppna för internationell lufttrafik.

C. Ändpunkten för denna lufttrafik är i Sverige : Stockholm och i Chile : Santiago.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 4499. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF CHILE AND THE GOVERNMENT OF SWEDEN CONCERNING AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT SANTIAGO DE CHILE, ON 27 OCTOBER 1952

The Government of Chile and the Government of Sweden, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating commercial air services between and beyond the territories of Chile and Sweden, Have agreed as follows :

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing the air services specified in the annex² to this Agreement (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 which the rights are granted.

Article 2

(a) The agreed services may be inaugurated as soon as the Contracting Party to which the rights specified in this Agreement are granted has designated one or more airlines to operate the specified routes.

(b) The airline or airlines thus designated by one Contracting Party 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 the said authorities to the operation of commercial air services and that they are applying for operating permits in accordance with the conditions set forth in those laws and regulations.

Article 3

In order to prevent discriminatory practices and to ensure equality of treatment, the Contracting Parties agree that :

¹ Applied as from the date of signature on 27 October 1952, in accordance with article 19.

² See p. 88 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 4499. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT CHILIEN
ET LE GOUVERNEMENT SUÉDOIS RELATIF AUX SER-
VICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX
PAYS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À SANTIAGO, LE 27 OCTOBRE
1952

Le Gouvernement chilien et le Gouvernement suédois, appelés ci-après les Parties contractantes,

Désireux de conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens commerciaux entre les territoires des deux pays et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir les services aériens définis dans l'annexe² de l'Accord (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

a) Chacun des services convenus pourra être mis en exploitation dès que la Partie contractante à laquelle les droits énoncés dans le présent Accord sont accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour l'exploitation des routes indiquées.

b) L'entreprise ou les entreprises que l'une des Parties contractantes aura désignées pourront être tenues de fournir aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement aux opérations des entreprises commerciales de transports aériens, ainsi que de demander leurs permis d'exploitation dans les conditions prévues par lesdits lois et règlements.

Article 3

Pour éviter les pratiques discriminatoires et assurer l'égalité de traitement, les Parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

¹ Entré en application à compter du 27 octobre 1952, date de la signature, conformément à l'article 19.

² Voir p. 89 de ce volume.

(a) The charges which either Contracting Party 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 other facilities by its national aircrafts engaged in similar international services.

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

(c) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party shall, on arrival in or departure from the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees or similar charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights over that territory.

Article 4

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party for the purpose of operating the services specified in the annex shall be recognized by the other Contracting Party. 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 5

(a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of aircraft while within its territory, shall apply to aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

(b) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crews or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, departure, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall apply to the passengers, crews or cargo of aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party while within that territory.

a) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer ou laisser imposer à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie pour l'utilisation des aéroports et autres installations ne devront pas être plus élevées que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports et installations par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

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

c) Les carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'une des Parties contractantes seront exempts, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie, des droits de douane, frais d'inspection ou taxes similaires, même s'ils sont utilisés 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 aux fins de l'exploitation des services indiqués dans l'annexe seront reconnus par l'autre Partie. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article 5

a) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ainsi que l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie.

b) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de sortie, 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 ou des entreprises désignées par l'autre Partie pendant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie.

Article 6

(a) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the rights specified in this Agreement in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the designated airline or airlines of the other Contracting Party are vested in nationals of the other Contracting Party or where the designated airline or airlines fail to comply with its laws and regulations as provided by article 5 or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

(b) A joint airline constituted in accordance with chapter XVI of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944¹ and designated by a Contracting Party shall be deemed to have satisfied the requirements of paragraph (a) of this article if operating rights have been granted to all the individual airlines incorporated in the joint airline in accordance with the aforesaid Chapter, under special agreements. In such case, the joint airline must be an operating organization composed of individual airlines, and substantial ownership and effective control of one of the individual airlines incorporated in the joint airline must be vested in at least one of the Contracting Parties or its nationals.

Article 7

If either Contracting Party considers it desirable to modify any provision of the annex to this Agreement, such modification may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 8

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

Article 9

The airlines of each Contracting Party, designated in accordance with this Agreement, shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, rights of transit and non-traffic stops and the right to pick up and set down international commercial traffic in passengers, cargo and mail on the route or routes specified in the annex.

¹ See footnote 2, p. 28 of this volume.

Article 6

a) Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer l'exercice des droits énoncés dans le présent Accord chaque fois qu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie sont entre les mains de ressortissants de cette autre Partie, ou si l'entreprise ou les entreprises désignées ne se conforment pas aux lois et règlements visés à l'article 5 ou ne remplissent pas les autres conditions auxquelles les droits sont accordés en vertu du présent Accord.

b) Si une organisation d'exploitation en commun, constituée conformément au chapitre XVI de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944¹, est désignée par l'une des Parties contractantes, elle sera considérée comme répondant aux conditions requises à l'alinéa a du présent article si le droit d'exploitation a été accordé conformément audit chapitre, sur la base d'accords particuliers, à toutes les entreprises qui constituent l'organisation. L'organisation commune devra être une organisation d'exploitation composée d'entreprises distinctes, et une part importante de la propriété ainsi que le contrôle effectif de l'une de ces entreprises devront être entre les mains d'au moins une des Parties contractantes ou de ses ressortissants.

Article 7

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une ou plusieurs dispositions de l'annexe du présent Accord, ces modifications pourront être apportées par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties.

Article 8

Au cas où une convention aérienne multilatérale acceptée par les deux Parties contractantes entrerait en vigueur, le présent Accord sera modifié et rendu conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 9

Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes conformément au présent Accord bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des droits de transit et d'escale non commerciale ainsi que du droit d'embarquer ou de débarquer à des fins commerciales, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier sur la ou les routes désignées dans l'annexe.

¹ Voir note 2, p. 29 de ce volume.

Article 10

(a) The tariffs to be applied on any of the agreed services shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as economy of operation, reasonable profit, difference of characteristics of service (standards of speed and comfort) and the tariffs applied by other airlines on any section of the route.

(b) The tariffs to be applied on the different sections of the route shall, if possible, be agreed between the designated airlines in consultation with the other airlines operating on the same routes or portions thereof. For this purpose the recommendations of the International Air Transport Association (IATA) shall also be taken into account. Such agreements shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval.

Article 11

(a) The transport capacity offered by the airlines of the Contracting Parties shall be related to traffic requirements, taking into account the entire length of the route, the various stops thereon and the airlines' own connecting services.

(b) The designated airlines of each Contracting Party shall so far as possible endeavour to serve adequately the requirements of air traffic to or from the territory of the other Contracting Party, in so far as concerns both the terminal points and the various stops on the route and the airlines' own connecting services.

(c) In determining the capacity offered, prior consideration shall be given to the regional and local services of interest to the other Contracting Party in the area through which the route passes.

The expression "regional or local service" shall mean an international air service which links two or more points in neighbouring and adjacent countries. For the purposes of this Agreement, the expression "neighbouring and adjacent countries" shall mean, in the case of Chile : Argentina, Bolivia and Peru, and in the case of Sweden : Denmark and Norway.

Article 12

(a) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of the two Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(b) 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 their rights unduly.

Article 10

a) Les tarifs à appliquer sur chacun des services convenus seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, tels que les frais d'une exploitation économique, la réalisation d'un bénéfice normal, les différences de caractéristiques de chaque service (standards de vitesse et de confort) et les tarifs appliqués par d'autres transporteurs aériens sur une section quelconque de la route.

b) Les entreprises désignées conviendront si possible des tarifs à appliquer sur les différentes sections de chaque route après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route. Il sera en outre tenu compte, à cette fin, des recommandations formulées par l'Association du transport aérien international (IATA). Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 11

a) La capacité de transport aérien offerte par les entreprises des Parties contractantes sera adaptée aux nécessités du trafic, compte tenu de la longueur totale de la route, des diverses escales et des correspondances avec leurs services.

b) Les entreprises désignées par les Parties contractantes s'efforceront dans toute la mesure du possible de répondre de façon appropriée à la demande de trafic aérien à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, qu'il s'agisse des points terminus, des diverses escales de la route ou des points de correspondance avec leurs services.

c) Pour la détermination de la capacité offerte, il sera tenu compte des services régionaux et locaux dans la région desservie par l'entreprise qui intéressent l'autre Partie contractante.

On entend par « service régional ou local » le service aérien international qui relie deux ou plusieurs points situés dans des pays voisins ou contigus. Aux fins du présent Accord, on entend par pays voisins ou contigus, dans le cas du Chili : l'Argentine, la Bolivie et le Pérou, et dans le cas de la Suède : le Danemark et la Norvège.

Article 12

a) Les entreprises des deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

b) Les entreprises de chacune des Parties contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises de l'autre Partie de manière à ne pas porter indûment préjudice à leurs droits.

Article 13

Any change of aircraft capacity (change of gauge) on the agreed services shall also be subject to the principles set forth in the foregoing articles.

Article 14

The agreed air services may use any of the routes open to international air traffic which link the points specified in the annex, provided that no discrimination is made in this regard between national and foreign airlines.

Articles 15

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or its annex 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 them or to some other person or body. The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

Article 16

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire 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 said notice is withdrawn by agreement before the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 17

(a) If either Contracting Party grants to any other airline engaged in international traffic rights more favourable than those granted under this Agreement and annex to the designated airline or airlines of the other Contracting Party, the first Contracting Party shall immediately grant to the airline or airlines of the other Contracting Party rights no less favourable than those granted to the airline in question.

(b) The provisions of paragraph (a) of this article shall not affect the rights granted one another by airlines incorporated in the same joint operating organization as prescribed by article 6, paragraph (b).

Article 13

Toute rupture de charge sur les services convenus sera de même soumise aux normes définies dans les articles précédents.

Article 14

Les services convenus pourront utiliser toutes les routes ouvertes au trafic aérien international qui relie les points indiqués dans l'annexe, sans discrimination entre entreprises nationales et entreprises étrangères.

Article 15

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

Article 16

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date à laquelle elle sera parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17

a) Si l'une des Parties contractantes accorde à une entreprise quelconque assurant un service international des droits plus favorables que ceux accordés, en vertu du présent Accord et de son annexe, à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, elle accordera immédiatement à l'entreprise ou aux entreprises de cette autre Partie des droits non moins favorables que ceux qui sont accordés à l'entreprise en question.

b) L'alinéa *a* ci-dessus s'entend sans préjudice des droits que pourront s'accorder les entreprises constituées en organisation d'exploitation en commun, conformément à l'alinéa *b* de l'article 6.

Article 18

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization established by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

Article 19

This Agreement shall be ratified or approved, as appropriate, by each Contracting Party in accordance with its constitutional requirements. Pending such ratification or approval, both Contracting Parties undertake to apply the provisions of the Agreement from the date of its signature in accordance with their domestic legislation.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized for the purpose by their respective Governments, sign this Agreement and thereto affix their seals.

DONE at Santiago de Chile, on 27 October 1952, in duplicate, in the Spanish and Swedish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Chile :
F. GARCIA-OLDINI

For the Government of Sweden :
U. BARCK-HOLST

A N N E X

A. The airline or airlines designated by Chile in accordance with the Agreement¹ in force may, under the conditions set forth therein, operate on the following routes :

Chile, via intermediate points, to Sweden and points beyond, in both directions, by any route open to international air traffic.

B. The airline or airlines designated by Sweden in accordance with the Agreement in force may, under the conditions set forth therein, operate on the following routes :

Sweden, via intermediate points, to Chile and points beyond, in both directions, by any route open to international air traffic.

C. The terminal point of these services shall be Santiago in the case of Chile and Stockholm in the case of Sweden.

¹ See p. 78 of this volume.

Article 18

Le présent Accord sera enregistré 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.

Article 19

Le présent Accord sera ratifié ou approuvé, selon le cas, par chacune des Parties contractantes, conformément à ses dispositions constitutionnelles. En attendant cette ratification ou approbation, les deux Parties contractantes s'engagent à mettre en œuvre les dispositions de l'Accord dès la signature, conformément à leur législation nationale.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment habilités à cette fin par leurs Gouvernements respectifs, ont conclu le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

FAIT à Santiago (Chili) le 27 octobre 1952, en deux exemplaires, en langues espagnole et suédoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement chilien :

F. GARCIA-OLDINI

Pour le Gouvernement suédois :

U. BARCK-HOLST

A N N E X E

A. La ou les entreprises désignées par le Chili conformément à l'Accord¹ en vigueur pourront exploiter les routes suivantes aux conditions énoncées dans l'Accord :

Du Chili, via des points intermédiaires, en Suède et au-delà, dans les deux sens, par toute route ouverte au trafic aérien international.

B. La ou les entreprises désignées par la Suède conformément à l'Accord en vigueur pourront exploiter les routes suivantes aux conditions énoncées dans l'Accord :

De Suède, via des points intermédiaires, au Chili et au-delà, dans les deux sens, par toute route ouverte au trafic aérien international.

C. Le point terminus de ces services sera, au Chili : Santiago, et en Suède : Stockholm.

¹ Voir p. 79 de ce volume.

REPUBLIC OF CHILE
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Diplomatic Department
Treaties and Boundaries Section
PSF/GCD

No. 08386

Santiago, 27 October 1952

Your Excellency,

I have the honour to refer to your note of today's date,¹ concerning the Agreement on air services signed today between our two countries,² which reads as follows :

“With reference to the Agreement concerning air services signed this day between the Government of Sweden and the Government of Chile, I have the honour to inform you that in accordance with article 2 of the Agreement, the Swedish Government has designated Aktiebolaget Aerotransport (ABA) to operate the routes specified in the annex to the Agreement.

“In this connexion I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations which preceded the signature of the Agreement :

“(1) Aktiebolaget Aerotransport (ABA), co-operating with Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) and Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS), shall be authorized to operate the services assigned to it in the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.

“(2) In so far as Aktiebolaget Aerotransport (ABA) employs aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of Aktiebolaget Aerotransport (ABA), and the competent Swedish authorities and Aktiebolaget Aerotransport (ABA) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.”

2. In reply, it gives me great pleasure to inform you that my Government has taken due note of the designation by your Government of Aktiebolaget Aerotransport (ABA) to operate the routes specified in the annex to the above-mentioned Agreement.

¹ Not reproduced in the copies of the Agreement transmitted for registration.

² See p. 78 of this volume.

RÉPUBLIQUE DU CHILI
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Département diplomatique
Section des traités et des frontières
PSF/GCD

N° 08386

Santiago, le 27 octobre 1952

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à la note de Votre Excellence, en date de ce jour¹, relative à l'Accord de services aériens conclu aujourd'hui entre nos deux pays², et qui est conçue comme suit :

« Me référant à l'Accord de services aériens conclu ce jour entre le Gouvernement suédois et le Gouvernement chilien, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que, conformément à l'article 2 de l'Accord, le Gouvernement suédois désigne la compagnie Aktiebolaget Aerotransport (ABA) pour exploiter les routes indiquées à l'annexe de l'Accord.

« À ce sujet, je tiens à confirmer au nom de mon Gouvernement l'arrangement suivant intervenu au cours des négociations qui ont précédé la signature de l'Accord :

« 1. La compagnie Aktiebolaget Aerotransport (ABA), qui opère en association avec les compagnies Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) et Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), pourra utiliser, pour les services qui lui sont reconnus par l'Accord, des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une des autres entreprises ou aux deux.

« 2. Lorsque la compagnie Aktiebolaget Aerotransport (ABA), utilisera des aéronefs, des équipages ou du matériel appartenant aux autres entreprises qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions de l'Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel, au même titre que s'ils appartenaient à la Aktiebolaget Aerotransport (ABA) ; les autorités suédoises compétentes ainsi que la compagnie Aktiebolaget Aerotransport (ABA) en assumeront alors l'entière responsabilité aux fins de l'Accord. »

2. En réponse à cette note, je suis heureux d'informer Votre Excellence que mon Gouvernement a pris bonne note du fait que votre Gouvernement a désigné la compagnie Aktiebolaget Aerotransport (ABA) pour exploiter les routes indiquées à l'annexe de l'Accord en question.

¹ Le texte de cette note ne figure pas dans les exemplaires de l'Accord soumis aux fins d'enregistrement.

² Voir p. 79 de ce volume.

3. The Government of Chile, for its part, reserves the right to designate in due course the Chilean airline or airlines to operate the services specified in the annex to the Agreement which I had the honour to sign with you this day.

I have the honour to be, etc.

F. GARCIA-OLDINI

His Excellency Mr. Ulf Barck-Holst
Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Sweden
Santiago

3. Pour sa part, le Gouvernement chilien se réserve le droit de désigner en temps opportun la ou les entreprises chiliennes qui exploiteront les services envisagés à l'annexe de l'Accord que j'ai eu l'honneur de signer ce jour avec Votre Excellence.

Je saisis, etc.

F. GARCIA-OLDINI

Son Excellence Monsieur Ulf Barck-Holst
Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Suède
Santiago

No. 4500

**LUXEMBOURG
and
NORWAY**

**Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes).
Signed at Luxembourg, on 17 November 1952**

Official texts of the Agreement: French and Norwegian.

Official text of the exchange of notes: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

**LUXEMBOURG
et
NORVÈGE**

**Accord (avec annexe et échange de notes) relatif aux trans-
ports aériens. Signé à Luxembourg, le 17 novembre 1952**

Textes officiels de l'Accord: français et norvégien.

Texte officiel de l'échange de notes: français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

N° 4500. ACCORD¹ ENTRE LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG ET LA NORVÈGE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À LUXEMBOURG, LE 17 NOVEMBRE 1952

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Norvège, considérant :

que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues ;

qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine, et

qu'il y a lieu de conclure un accord réglant les communications aériennes régulières entre et à travers les territoires luxembourgeois et norvégiens ;

Ont désigné des représentants à cet effet, lesquels, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

Article I

a) Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés à l'Annexe² ci-jointe pour l'établissement des lignes internationales définies à cette Annexe, qui traversent ou desservent leurs territoires respectifs.

b) Chaque Partie Contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour l'exploitation des lignes qu'elle peut ainsi établir et décidera de la date d'ouverture de ces lignes.

Article II

a) Chaque Partie Contractante devra, sous réserve de l'article VII ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.

b) Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les lignes définies à l'Annexe, ces entreprises pourront être appelées à justifier de leurs qualifications, conformément aux lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques délivrant l'autorisation d'exploitation.

¹ Mis en application dès sa signature le 17 novembre 1952, conformément à l'article X.

² Voir p. 104 de ce volume.

[NORWEGIAN TEXT — TEXTE NORVÉGIEN]

N^o 4500. LUFTFARTSAVTALE MELLOM NORGE OG STOR-
HERTUGDÖMMET LUXEMBOURG

Norges Regjering og Storhertugdømmet Luxembourgs Regjering har i betraktning av :

at mulighetene for kommersiell luftfart som transportmiddel har økt betraktelig ;

at det er ønskelig å organisere de regulære luftruter på en trygg og velordnet måte og å fremme i størst mulig utstrekning utviklingen av internasjonalt samarbeid på dette område ;

at det er ønskelig å inngå en avtale som tar sikte på å sikre regulær luftfartsforbindelse mellom og forbi Norges og Luxembourgs territorier ;

i dette øyemed oppnevnt representanter som behørig befullmektigede, og er blitt enige om følgende bestemmelser :

Artikkel I

a) De kontraherende parter gir hverandre gjensidig de rettigheter som er angitt i vedlegget hertil med det formål å opprette de internasjonale luftruter som er angitt i dette vedlegg, og som drives mellom eller forbi deres respektive territorier.

b) Hver kontraherende part skal utpeke et eller flere luftfartsselskaper til å drive de luftruter som den således kan opprette, og fastsetter tidspunktet for åpningen av disse ruter.

Artikkel II

a) Hver kontraherende part forplikter seg til med forbehold av bestemmelsene i artikkel VII, å gi den nødvendige driftstillatelse til det eller de luftfartsselskaper som den annen kontraherende part utpeker.

b) De således utpekte luftfartsselskaper kan imidlertid, før de gis tillatelse til å åpne de ruter som er angitt i vedlegget, pålegges å godtgjøre overfor luftfartsmyndighetene som gir driftstillatelsen, at de er i stand til å oppfylle de vilkår som er fastsatt i de lover og bestemmelser som normalt anvendes av disse myndigheter.

Article III

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque service, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA). A défaut de telles recommandations, les entreprises luxembourgeoises et norvégiennes consulteront les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des parties contractantes. Si les entreprises n'ont pu arriver à une entente, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, on aurait recours à la procédure prévue à l'article VII du présent accord.

Article IV

a) Les Parties Contractantes conviennent que les charges imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par la ou les entreprises de transports aériens de chacune d'elles n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux affectés à des lignes internationales similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange et l'équipement introduits ou pris à bord de l'aéronef 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 appareils de cette entreprise bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

c) Tout aéronef utilisé par la ou les entreprises désignées par une Partie Contractante sur les lignes aériennes faisant l'objet du présent Accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord retenus dans les aéronefs seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même si le matériel ci-dessus mentionné est employé ou consommé par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article V

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante seront reconnus par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des lignes définies à l'Annexe. Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation

Artikkel III

Takstene skal fastsettes på et rimelig nivå under hensyntagen til økonomisk drift, vanlig fortjeneste og hver rutes spesielle karakter slik som hurtighet og komfort. Det skal også tas hensyn til anbefalinger fra „International Air Transport Association (IATA)“. Dersom slike anbefalinger ikke foreligger skal de norske og luxembourgske luftfartsselskaper samrå seg med luftfartsselskaper tilhørende tredje land og som driver lufttrafikk på de samme ruter. De ordninger som treffes skal forelegges de kompetente luftfartsmyndigheter i de kontraherende parter til godkjenning. Har selskapene ikke kunnet nå frem til en overenskomst skal de nevnte myndigheter bestrebe seg på å finne en løsning. Dersom heller ikke dette fører frem, kommer bestemmelsene i artikkel VII i nærværende avtale til anvendelse.

Artikkel IV

a) De kontraherende parter er enige om at de avgifter som er pålagt den annen kontraherende parts utpekte luftfartsselskap eller luftfartsselskaper for bruk av flyplasser og annen markorganisasjon, ikke skal være høyere enn de avgifter som måtte betales av vedkommende parts egne luftfartøyer i liknende internasjonal trafikk for bruk av slike flyplasser og slik markorganisasjon.

b) Brenselstoffer, smøreolje, reservedeler og utstyr som innføres til den ene kontraherende parts territorium eller som tas ombord i luftfartøy på dens territorium av et luftfartsselskap som er utpekt av den annen kontraherende part, eller for regning av et slikt selskap, og som bare er beregnet til bruk for luftfartøy tilhørende dette luftfartsselskap, skal nyte nasjonal behandling eller bestevilkårsbehandling for så vidt angår tollavgifter, inspeksjonsavgifter og andre nasjonale avgifter og skatter.

c) Ethvert luftfartøy som nyttes av det eller de luftfartsselskaper som den annen kontraherende part utpeker til å drive lufttrafikk på de ruter som er angitt i denne avtale, og brenselstoffer, smøreolje, reservedeler, vanlig utstyr og forråd ellers som beholdes ombord, skal ved ankomsten til eller avgangen fra den annen kontraherende parts territorium være fritatt for tollavgifter, inspeksjonsavgifter og andre liknende avgifter og skatter selv om slike forsyninger blir brukt av eller ombord på slike luftfartøyer under flyging over dette territorium.

Artikkel V

Luftdyktighetsbevis, duelighetsbevis og sertifikater som er utstedt eller gjort gyldige av en kontraherende part skal godkjennes av den annen kontraherende part ved driften av de ruter som er angitt i vedlegget. Hver kontraherende part forbeholder seg dog rett til, for så vidt angår flyging over dens eget område, å

au-dessus 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 de chaque Partie Contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire par les aéronefs affectés à la navigation internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

Article VII

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante 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 l'une ou l'autre Partie Contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article VI ou ne remplit pas les obligations découlant du présent Accord.

Article VIII

a) Les Parties Contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent Accord ou de son Annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b) Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944¹.

c) 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.

d) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

¹ Voir note 2, p. 29 de ce volume.

nekte å godkjenne duelihetsbevis og sertifikater som er gitt dens egne borgere av en annen stat.

Artikkel VI

a) En kontraherende parts lover og bestemmelser angående ankomst til og avgang fra dens område av luftfartøyer i internasjonal trafikk eller angående driften og navigeringen av slike luftfartøyer mens de befinner seg innenfor grensen av dens territorium, skal komme til anvendelse på luftfartøyer tilhørende det eller de luftfartsselskaper som tilhører den annen kontraherende part.

b) Passasjerer, besetninger og godsavsendere er forpliktet til, personlig eller gjennom tredjemann som opptrer i deres navn eller for deres regning, å overholde de lover og bestemmelser som på en kontraherende parts territorium gjelder for passasjerers, besetningers og varers innreise og innførsel, opphold og utreise og utførsel slik som disse lover og bestemmelser finner anvendelse ved innreise og innførsel, avreiseformaliteter, immigrasjon, pass, toll og karantene.

Artikkel VII

Hver kontraherende part forbeholder seg rett til å nekte å innvilge eller til å tilbakekalle en driftstillatelse som er gitt et luftfartsselskap utpekt av den annen kontraherende part når det ikke ansees tilstrekkelig godtgjort at en vesentlig del av eiendomsretten til og den effektive kontroll av dette luftfartsselskap ligger hos statsborgere tilhørende den ene eller den annen kontraherende part, eller når luftfartsselskapet ikke overholder de lover og bestemmelser som er nevnt i artikkel VI, eller ikke oppfyller de vilkår som fremgår av nærværende avtale.

Artikkel VIII

a) De kontraherende parter er enige om å overgi til voldgift enhver tvist om fortolkningen eller anvendelsen av denne avtale eller dens vedlegg og som ikke kan avgjøres ved direkte forhandlinger.

b) En slik tvist skal innbringes for rådet i den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon som er opprettet ved overenskomsten om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago den 7. desember 1944.

c) De kontraherende parter kan dog, hvis enighet herom oppnås, innbringe tvister for en voldgiftsdomstol eller enhver annen person eller institusjon som de utpeker.

d) De kontraherende parter forplikter seg til å overholde den avsagte kjennelse.

Article IX

Le présent Accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès du Conseil de l'organisation de l'Aviation Civile Internationale créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article X

a) Le présent Accord sera soumis à approbation, si nécessaire, conformément aux dispositions constitutionnelles de chaque Partie Contractante. Il entrera en vigueur à partir du jour d'un échange de notes diplomatiques qui sera effectué, à cet effet, le plus tôt possible.

b) Toutefois, les dispositions du présent Accord seront appliquées à titre provisoire, dès la date de sa signature.

c) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis à l'Accord et à son Annexe et de leur exécution satisfaisante.

d) Le présent Accord et son Annexe devront être mis en concordance avec tout accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

e) Si une Partie Contractante souhaite modifier les termes du présent Accord ou de son Annexe, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la demande. Toute modification de l'Annexe convenue entre lesdites autorités entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

f) Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. La notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La notification faite, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de sa réception par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la réception de la notification n'est pas accusée par la Partie Contractante, à laquelle elle a été adressée, elle sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XI

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement :

a) l'expression « autorité aéronautique » signifie :
en ce qui concerne le Luxembourg

Artikkel IX

Nærværende avtale og alle tilleggsavtaler i tilslutning til den, skal innregistreres hos rådet for den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon som er opprettet ved overenskomsten om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago den 7. desember 1944.

Artikkel X

a) Nærværende avtale skal, om nødvendig, godkjennes i samsvar med de forfatningsmessige bestemmelser hos hver av de kontraherende parter. Den skal tre i kraft den dag en diplomatisk noteveksling i dette øyemed, hvilket skal skje så snart som mulig, har funnet sted.

b) Bestemmelsene i nærværende avtale skal likevel finne midlertidig anvendelse ved avtalens undertegning.

c) De kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheter skal, i det nære samarbeidsånd, samrå seg med hverandre fra tid til annen for å sikre at de prinsipper som er omhandlet i avtalen og vedlegget finner anvendelse og at de utføres tilfredsstillende.

d) Nærværende avtale og vedlegget skal bringes i samsvar med enhver flersidig avtale som måtte binde de to kontraherende parter.

e) Dersom en kontraherende part ønsker å endre bestemmelsene i nærværende avtale eller vedlegget, kan den forlange at de kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheter skal samrå seg med hverandre. Denne samråing skal påbegynnes innen seksti dager å regne fra det tidspunkt anmodningen ble fremsatt. Enhver endring i vedlegget som de nevnte myndigheter er blitt enige om skal tre ikraft så snart endringen er blitt bekreftet ved en diplomatisk noteveksling.

f) Hver av de kontraherende parter kan når som helst gi melding til den annen part om at den ønsker å bringe denne avtale til opphør. Slik oppsigelse skal samtidig sendes den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon. Når en slik oppsigelse er foretatt, skal denne avtale opphøre å gjelde tolv måneder etter den dag da den annen kontraherende part har mottatt oppsigelsen, medmindre oppsigelsen etter gjensidig overenskomst trekkes tilbake før utløpet av dette tidsrom. Hvis den annen kontraherende part, som oppsigelsen har vært sendt til, unnlater å erkjenne mottakelsen av den, skal oppsigelsen ansees for å være mottatt fjorten dager etterat den er mottatt av den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon.

Artikkel XI

Dersom avtalens tekst ikke sier noe annet skal, ved anvendelsen av denne avtale og dens vedlegg :

a) uttrykket „luftfartsmyndighet“
for Norges vedkommende bety :

le « Ministère des Transports – Aéronautique Civile » ou bien toute personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort du « Ministère des Transports – Aéronautique Civile »,

en ce qui concerne la Norvège

« Det Kgl. Samferdselsdepartement » ;

b) l'expression « entreprise désignée » signifie une entreprise que les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont notifiée par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante comme étant l'entreprise que cette Partie entend désigner aux termes des articles I et II du présent Accord pour les routes mentionnées dans cette même notification ;

c) le mot « territoire » correspond à la définition qui en est donnée à l'article 2 de la Convention relative à l'aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

d) les définitions des paragraphes a), b) et d) à l'article 96 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, sont considérées comme valables.

FAIT à Luxembourg, le 17 novembre 1952, en double exemplaire, dans les langues française et norvégienne, l'un et l'autre faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg :

(Signé) Victor BODSON

Pour le Gouvernement Royal de Norvège :

(Signé) Otto KILDAL

A N N E X E

Les entreprises luxembourgeoises et norvégiennes désignées jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales ; elles pourront aussi utiliser les aéroports et les facilités complémentaires affectés au trafic international. Elles jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions du présent Accord¹.

TABLEAU I

Lignes qui peuvent être exploitées par les entreprises norvégiennes de transports aériens
Oslo via points intermédiaires vers Luxembourg, au-delà ou non, et vice versa.

TABLEAU II

Lignes qui peuvent être exploitées par les entreprises luxembourgeoises de transports aériens
Luxembourg via points intermédiaires vers Oslo, au-delà ou non, et vice versa.

¹ Voir p. 96 de ce volume.

„Det Kgl. Samferdselsdepartement“,
og for Luxembourgs vedkommende bety :

„Ministère des Transports – Aéronautique Civile“ eller enhver annen person eller institusjon som er bemyndiget til å utøve de funksjoner som for tiden utøves av „Ministère des Transports – Aéronautique Civile“ ;

b) uttrykket „utpekt luftfartsselskap“ bety et luftfartsselskap som en av de kontraherende parts kompetente luftfartsmyndigheter ved skriftlig underretning til den annen kontraherende parts luftfartsmyndigheter har angitt som det selskap som den førstnevnte part vil utpeke i samsvar med bestemmelsene i artikkel I og II i nærværende avtale til å drive de rutter som er angitt i den samme underretning ;

c) uttrykket „territorium“ tilsvare den definisjon som er gitt i artikkel 2 i overenskomsten om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago den 7. desember 1944 ;

d) definisjonen i avsnittene a), b) og d) i artikkel 96 i overenskomsten om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago den 7. desember 1944, ansees som gjeldende.

UTFERDIGET i Luxembourg, den 17. november 1952 i to eksemplarer, ett på norsk og ett på fransk, som begge har samme gyldighet.

For Norges Regjering :

(u) Otto KILDAL

For Storhertugdømmet Luxembourgs Regjering :

(u) Victor BODSON

VEDLEGG

De utpekte norske og luxembourgske luftfartsselskaper skal på den annen kontraherende parts territorium ha rett til transitt og landing for ikke-kommersielle formål. Selskapene skal likeledes kunne nytte flyplasser og markorganisasjoner i internasjonal trafikk. De skal videre på den annen kontraherende parts territorium ha rett til i samsvar med bestemmelsene i nærværende avtale å sette av og ta opp passasjerer, post og gods i internasjonal trafikk.

RUTETABELL I

Ruter som kan drives av norske luftfartsselskaper

Oslo via mellomlandingssteder til Luxembourg eller forbi, of vice versa.

RUTETABELL II

Ruter som kan drives av luxembourgske luftfartsselskaper

Luxembourg via mellomlandingssteder til Oslo eller forbi, og vice versa.

ÉCHANGE DE NOTES

I

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Luxembourg, le 17 novembre 1952

Monsieur le Ministre,

En me référant à l'Accord signé le 17 novembre 1952 entre le Luxembourg et la Norvège¹, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que, conformément à l'article I de cet Accord, le Gouvernement luxembourgeois a désigné la « Société luxembourgeoise de Navigation Aérienne (Luxembourg Airlines) » pour desservir les routes spécifiées dans la liste I² annexée à l'Accord.

Sous ce rapport, j'ai l'honneur de confirmer, au nom de mon Gouvernement, l'entente intervenue au cours des négociations, qui ont précédé la signature de l'Accord, sur les points suivants :

- (1) Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) coopérant avec l'AB Aerotransport (ABA) et Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS) sera autorisé à assurer avec avions, équipages et outillage de l'une ou l'autre ou bien de l'une et l'autre des deux autres lignes aériennes les services qui lui ont été attribués dans l'Accord.
- (2) Dans la mesure où Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) emploie avions, équipages et outillage des deux autres lignes aériennes participant au Scandinavian Airlines System (SAS) les dispositions de l'Accord seront appliquées à ces avions, équipages et outillage comme s'ils étaient avions, équipages et outillage de Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) et les autorités norvégiennes compétentes ainsi que Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) doivent endosser à cet égard responsabilité entière aux termes de l'Accord.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma haute considération.

Pour le Ministre des Affaires Étrangères,
Le Ministre d'État, Président du Gouvernement :
(Signé) Pierre DUPONG

Son Excellence Monsieur Otto Jacob Lange Kildal
Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Norvège
Bruxelles

¹ Voir p. 96 de ce volume.

² Voir p. 104 de ce volume.

II

LÉGATION ROYALE DE NORVÈGE

Luxembourg, le 17 novembre 1952

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord signé en date de ce jour entre la Norvège et le Grand-Duché de Luxembourg, j'ai l'honneur de vous faire savoir que, conformément à l'Article I de cet Accord, le Gouvernement norvégien a désigné Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) pour desservir les routes spécifiées dans le Tableau I annexé à l'Accord.

Sous ce rapport, j'ai l'honneur de confirmer, au nom de mon Gouvernement, l'entente intervenue au cours des négociations qui ont précédé la signature de l'Accord, sur les points suivants :

[Voir note I]

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour vous présenter les assurances de ma plus haute considération.

(Signé) Otto KILDAL

Monsieur Victor Bodson
Ministre de la Justice et des Travaux Publics
Luxembourg

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

No. 4500. AIR TRANSPORT AGREEMENT³ BETWEEN THE
GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG AND NORWAY.
SIGNED AT LUXEMBOURG, ON 17 NOVEMBER 1952

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of Norway, considering :

that the possibilities of commercial aviation, as a means of transport have considerably increased ;

that it is desirable to organize scheduled air services in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international cooperation in this field, and

that it is necessary to conclude an agreement regulating scheduled air services between and beyond the Luxembourg and Norwegian territories,

have appointed their representatives who being duly authorized to this effect have agreed as follows :

Article I

(a) The Contracting Parties grant each other the rights specified in the Annex⁴ hereto for the establishment of the international services defined in this Annex, which pass through or serve respective territories ;

(b) Each Contracting Party shall designate one or more airlines to operate the services it is thus entitled to establish and shall decide upon the date of opening of such services.

Article II

(a) Each Contracting Party shall, subject to the provisions of Article VII, issue the requisite operating permit to the airline or airlines designated by the other Contracting Party ;

(b) Nevertheless, before being authorised to inaugurate the services described in the Annex, such airlines may be called upon to afford proof of qualification in accordance with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities issuing the operating permit.

¹ Translation by the Secretariat of the International Civil Aviation Organization.

² Traduction du Secrétariat de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

³ Applied as from the date of signature on 17 November 1952, in accordance with article X.

⁴ See p. 112 of this volume.

Article III

Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to economy of operation, reasonable profit and the characteristics of each service, such as speed and comfort. The recommendations of the International Air Transport Association (IATA) shall also be taken into account. Failing any such recommendations, the Luxembourg and Norwegian airlines shall consult the airlines of third countries operating over the same routes. Their arrangements shall be submitted for approval to the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the airlines fail to reach an agreement, the said authorities shall endeavour to find a solution. As a last resort, recourse shall be had to the procedure laid down in Article VII of the present Agreement.

Article IV

(a) The Contracting Parties agree that the charges imposed on their respective airline or airlines 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 their national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils, spare parts and equipment introduced into, or taken on board 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 aircraft of that airline, shall be accorded national or most-favoured-nation treatment with respect to customs duties, inspection fees or other national duties and charges.

(c) Aircraft operated by the airline or airlines designated by one Contracting Party on the air services covered by the present Agreement, and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, normal equipment and aircraft stores retained on board the said aircraft shall be exempt on arrival in or departure from the territory of the other Contracting Party, from customs duties, inspection fees or other similar duties and charges, even though such supplies be used or consumed by or in such aircraft on flights within that territory.

Article V

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the services described in the Annex. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences issued to its own nationals by another State.

Article VI

(a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into and departure from its own territory of aircraft engaged in international air navi-

gation or to 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) Passengers, crews and consignors of cargo shall be bound, either in person or through third parties acting on their behalf and in their name to comply with the laws and regulations governing in the territory of each Contracting Party the admission to, stay in and departure from that country of passengers, crews or cargo, such as the regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine.

Article VII

Each Contracting Party reserves the right to withhold or to revoke the operating permit of any 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 other Contracting Party, or in case of failure by the airline to comply with the laws and regulations referred to in Article VI or to fulfil its obligations under the present Agreement.

Article VIII

(a) The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute regarding the interpretation and application of this Agreement or of the Annex thereto which cannot be settled by direct negotiation.

(b) Any such dispute shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization set up by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.¹

(c) Nevertheless, the Contracting Parties may, by mutual agreement, settle the dispute by referring it either to an arbitral tribunal or to some other person or body designated by them.

(d) The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

Article IX

The present Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

Article X

(a) The present Agreement shall be subject to approval in accordance with the constitutional requirements of each Contracting Party. It shall enter into force on the date of the exchange of diplomatic notes which shall take place as soon as possible.

¹ See footnote 2, p. 28 of this volume.

(b) Nevertheless, the provisions of the Agreement shall apply provisionally as of the date of signature.

(c) The competent aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together from time to time in a spirit of close collaboration with a view to satisfying themselves that the principles laid down in the Agreement and the Annex thereto are being applied and properly carried out.

(d) The present Agreement and the Annex thereto shall be brought into harmony with any multilateral agreement which comes into force as between the two Contracting States.

(e) If either Contracting Party desires to modify the terms of this Agreement or of its Annex, it may request consultation between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties, such consultation to begin within a period of 60 days from the date of the request. Any modification of the Annex agreed to by the said authorities shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(f) Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate the present Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. Following such notice, the Agreement shall terminate twelve months after the date of its receipt 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 Contracting Party to which it was addressed, it shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XI

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the texts specify otherwise :

(a) the term "aeronautical authorities" shall mean :

in the case of Luxembourg :

the "Ministère des Transports – Aéronautique Civile" or any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the "Ministère des Transports – Aéronautique Civile".

in the case of Norway :

the "Det Kgl. Samferdselsdepartement" or any other person or body authorized to perform the functions presently exercised by that authority.

(b) the term "designated airline" shall mean any airline which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties has notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline which it intends to designate, in accordance with Articles I and II of the present Agreement, to operate the air services mentioned in said notification.

(c) the term "territory" shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944.

(d) the definitions given in paragraphs (a), (b) and (d) of Article 96 of the Convention on International Civil Aviation shall apply to the present Agreement.

DONE, at Luxembourg this seventeenth day of November 1952, in duplicate in the French and Norwegian languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the Grand Duchy of Luxembourg :
(Signed) Victor BODSON

For the Royal Government of Norway :
(Signed) Otto KILDAL

A N N E X

The designated Luxembourg and Norwegian airlines shall be accorded in the territory of the other Contracting Party, rights of transit and non-traffic stops as well as the right to use the airports and ancillary facilities provided for international traffic.

In addition, they shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo under the conditions specified in the present Agreement.¹

SCHEDULE I

Routes which may be Operated by the Norwegian Airlines

Oslo, via intermediate points, to Luxembourg and points beyond, if desired, in both directions.

SCHEDULE II

Routes which may be Operated by the Luxembourg Airlines

Luxembourg, via intermediate points, to Oslo and points beyond, if desired, in both directions.

¹ See p. 108 of this volume.

EXCHANGE OF NOTES

I

GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Luxembourg, 17 November 1952

Monsieur le Ministre,

With reference to the Agreement which was signed today between the Grand Duchy of Luxembourg and of the Kingdom of Norway,¹ I have the honour to inform you that, in accordance with Article I of the Agreement, the Government of Luxembourg has designated the Société Luxembourgeoise de Navigation Aérienne (Luxembourg Airlines) to operate the routes specified in Schedule I of the Annex² to the Agreement.

In this connection, I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the arrangement concluded in the course of the negotiations which preceded the signing of the Agreement, namely :

- (1) Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) operating as a partner with Det Danske Luftfartsselskab (DDL) and AB Aerotransport (ABA) under the name of Scandinavian Airlines System (SAS) may operate the services for which authorization is granted in the Agreement by means of aircraft, crews and equipment belonging either to the (DDL) or to the ABA or to both.
- (2) In so far as the Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) uses aircraft, crews and equipment of the other two airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment exactly as if they were aircraft, crews and equipment of Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL), and the competent Norwegian authorities as well as Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) shall assume full responsibility with regard to them under the Agreement.

I avail myself of this opportunity of renewing to your Excellency the assurances of my highest consideration.

For the Minister of Foreign Affairs,
Minister of State, President of the Government :

(Signed) Pierre DUPONG

His Excellency Monsieur Otto Jacob Lange Kildal
Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Norway
Brussels

¹ See p. 108 of this volume.

² See p. 112 of this volume.

II

ROYAL LEGATION OF NORWAY

Luxembourg, 17 November 1952

Monsieur le Ministre,

With reference to the Agreement which was signed today between the Kingdom of Norway and the Grand Duchy of Luxembourg, I have the honour to inform you that, in accordance with Article I of the Agreement, the Norwegian Government has designated the Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) to operate the routes specified in Schedule I of the Annex to this Agreement.

In this connection, I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the arrangement concluded during the negotiations which preceded the signing of the Agreement, namely :

[See note I]

I have the honour, etc.

(Signed) Otto KILDAL

Monsieur Victor Bodson
Minister of Justice and Public Works
Luxembourg

No. 4501

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

**Agreement (with schedule and exchange of notes) for air
services between and beyond their respective territories.
Signed at Tripoli, on 21 February 1953**

Official texts: English and Arabic.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

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

**Accord (avec tableau et échange de notes) relatif aux
services aériens entre leurs territoires respectifs et
au-delà. Signé à Tripoli, le 21 février 1953**

Textes officiels anglais et arabe.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

جدول

القسم الاول

طرق يشغلها خط طيران معين
او خطوط طيران معينة للمملكة المتحدة
لبريطانيا العظمى وارلندا الشمالية

- (١) لندن - روما - طرابلس - كانو -
(أ) لاغوس - اكرا - فريتان
(ب) برازافيل - اوليو بولدفيل - نقط في
شمال رودوسيا او نقط في جنوب افريقيا
(٢) لندن - نيس - طرابلس / او بنغازى - القاهرة - نقط في الشرق الاوسط - نقط في الشرق
الادني و استراليا .
(٣) لندن - رورينخ و / او روما - طرابلس او بنغازى او العدم - نقط في السودان - نقط في
افريقيا الشرقية - نقط في شمال و جنوب روديسيا - نقط في جنوب افريقيا .
(٤) لندن - ملطه - طرابلس - بنغازى - العدم - نقط في مصر والشرق الاوسط
(٥) جبل طارق - طنجه - الجزائر - تونس - طرابلس .
(٦) قبرص - الاسكندرية - العدم - بنغازى - طرابلس -
(٧) نقط في افريقيا الغربية البريطانية - طرابلس .
ان خط الطيران المعين او خطوط الطيران المعينة للمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وارلنده الشمالية
يمكنها في اية رحلة من رحلاتها او في جميع رحلاتها او في ان تفضل الهبوط في اية نقطة من النقط
المذكورة اعلاه على شرط ان الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق تبدأ من نقطة في اراضي المملكة
المتحدة لبريطانيا العظمى وارلنده الشمالية .

القسم الثاني

طرق يشغلها خط طيران او خطوط
طيران معينة للمملكة الليبية المتحدة

- (١) طرابلس و / او بنغازى - مالطه - روما - زورينخ - لندن .
(٢) طرابلس - بنغازى - العدم - الاسكندرية - قبرص .
(٣) طرابلس - او بنغازى - العدم - وادى حلفا و / او الخرطوم . بور سودان - نقط في
المملكة العربية السعودية او عدن .
(٤) بنغازى / او طرابلس - تونس الجزائر - طنجه - جبل طارق .
(٥) طرابلس - كانو - لاغوس - اكرا .
ان خط الطيران المعين او خطوط الطيران المعينة للمملكة الليبية المتحدة يمكنها في اية رحلة من
رحلاتها او في جميع رحلاتها ان تفضل الهبوط في اية نقطة من النقط المذكورة اعلاه ، على شرط ان
الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق تبدأ من نقطة في اراضي المملكة الليبية المتحدة .

فلفريق المتعاقد الآخر ان يعد من اى حقوق او امتيازات كان قد منحها للفريق المتعاقد المقصر او لخط او لخطوط طيران ذلك الفريق المتعاقد المعينة او لخط الطيران المعين المقصر وان يمنحها او ان ينقضا .

المادة (١٢)

(١) اذا ما رأى الفريقين المتعاقدين ان تعديل اى نص من نصوص الاتفاق الحالي مرغوب فيه فان هذا التعديل - اذا ما تم الاتفاق عليه بين الفريقين المتعاقدين - يصبح نافذ المفعول لدى تأكيده تبادل المذكرات .

(٢) في حالة عقد اى اتفاقية عامة بين اكثر من فريقين بشأن النقل الجوى يرتبط بها كل من الفريقين المتعاقدين يعدل الاتفاق الحالي بحيث يتفق واحكام تلك الاتفاقية

المادة (١٣)

لاى الفريقين المتعاقدين في اى وقت شاء ان يشعر الآخر برغبته في انهاء الاتفاق الحالي . وتبلغ منظمة الطيران المدني الدولي بهذا الاشعار في نفس الوقت . واذا ما وجه هذا الاشعار فان الاتفاق الحالي ينتهي بعد مرور اثني عشر شهرا على تاريخ استلام الفريق المتعاقد الآخر للاشعار الا اذا تم الاتفاق على سحب الاشعار بانتهاء الاتفاق قبل مرور هذه المدة . وفي حالة عدم اعلان الفريق المتعاقد الآخر استلامه للاشعار يعتبر حينئذ تاريخ تسليم الاشعار وعلى انه وقع بعد مرور اربعة عشر يوما على استلام منظمة الطيران المدني الدولي لهذا الاشعار .

المادة (١٤)

يجرى تسجيل الاتفاق الحالي - واى تبادل للمذكرات وفقا للمادة (١٢) - لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة (١٥)

(١) يتوقف الاتفاق الحالي على ابرامه ويتم تبادل الابرام في ليبيا في اقرب فرصة ممكنة
(٢) يوضع الاتفاق الحالي موضع التنفيذ المؤقت بتاريخ توقيعه وموضع التنفيذ القطعي لدى تبادل وثائق الابرام .

(٣) اذا لم يتم تبادل وثائق الابرام خلال ستة اشهر من تاريخ التوقيع يمكن لاي الفريقين المتعاقدين ان يوقف التنفيذ المؤقت لهذا الاتفاق بارسال اشعار خطي بذلك للفريق المتعاقد الاخر مدته ستة اشهر .

واقراراً بذلك فقد وقع الاتفاق الحالي المفوضان الظاهر توقيعهما ادناه .
في هذا اليوم الحادى والعشرين من شهر فبراير من سنة الف وتسعمائة وثلاثة وخمسين في نسختين
حررتا في طرابلس الغرب باللغتين العربية والانكليزية وكلا النصين معتمد رسماً على قدم المساواة .

محمود منتصر (الختم)
عن حكومة المملكة
الليبية المتحدة

A. KIRKBRIDE (الختم)
عن حكومة المملكة
المتحدة لبريطانيا العظمى
وارلندا الشمالية

(٤) اذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق يسوى الخلاف بموجب احكام المادة (١١) من الاتفاق الحالي .
 (٥) لا توضع اية اجور موضع التنفيذ اذا كانت سلطات طيران اى الفريقين المتعاقدين غير راضية عنها الا بموجب نصوص الفقرة (٣) من المادة (١١) من الاتفاق الحالي .

المادة (٨)

يمنح كل من الفريقين المتعاقدين خطوط طيران الفريق المتعاقد الاخر المعينة الحق في أن تحول الى مكاتبها الرئيسية — وباسعار المتبادل الرسمي المناسبة — الفائض على المصاريف من الدخل الذى تحصل عليه في اراضي الفريق المتعاقد الاول .

المادة (٩)

تقدم سلطات طيران اى الفريقين المتعاقدين الى سلطات طيران الفريق المتعاقد الآخر لدى طلبها البيانات الاحصائية الدورية او خلافها مما يطلبه معقول لاعادة النظر في التسعة التي تقدمها خطوط طيران الفريق المتعاقد الاول في الخدمات المتفق عليها . وتشمل مثل هذه البيانات جميع المعلومات الضرورية لتحديد مقدار الشحنات التي تحملها خطوط الطيران المذكورة في الخدمات المتفق عليها مع مصادر تلك الشحنات ووجهتها .

المادة (١٠)

تجرى استشارات منتظمة ومتقاربة بين سلطات طيران الفريقين المتعاقدين للتشبيث من التعاون الوثيق في جميع الامور التي تؤثر على تنفيذ الاتفاق الحالي .

المادة (١١)

(١) اذا نشأ خلاف بين الفريقين المتعاقدين فيما يتعلق بتفسير الاتفاق الحالي او بتطبيقه فعلى الفريقين المتعاقدين ان يسعيا جهدهما لتسوية الخلاف بالمفاوضات بينهما اولاً .
 (٢) اذا فشل الفريقان المتعاقدان في الوصول الى تسوية بالمفاوضة يعرض الخلاف على هيئة تحكيم تتألف من ثلاثة محكمين للبت فيه يعين كل من الفريقين واحدا منهم ويتفق المحكمان المختاران بهذه الصورة على الثالث شرط ألا يكون هذا المحكم الثالث من مواطني اى الفريقين المتعاقدين .
 ويعين كل من الفريقين المتعاقدين محكماً في خلال شهرين من تاريخ تسليم اى الفريقين مذكرة دبلوماسية للفريق الآخر بطلب التحكيم في الخلاف ويتم الاتفاق على الحكم الثالث خلال شهر من مرور مدة الشهرين المذكورين . فاذا لم يصن اى الفريقين المتعاقدين المحكم الخاص به او اذا لم يتم الاتفاق على الحكم الثالث فان الاماكن الشاغرة الناشئة عن ذلك يشغلها أشخاص يعينهم رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلب اى الفريقين المتعاقدين .
 (٣) يتعهد الفريقان المتعاقدان بالرضوخ لاي قرار يصدر بموجب الفقرة (٢) من هذه المادة .
 (٤) اذا لم يرضخ اى الفريقين المتعاقدين او خط طيران معين لاحد الفريقين المتعاقدين لقرار يصدر بموجب الفقرة (٢) من هذه المادة وطالما كان ذلك الفريق او الخط غير واضح لذلك القرار

كافية—بمعدل معقول للحمولة—لحمل ما تتطلبه الحالة الراهنة او المتوقعة توقعاً معقولاً للقيام بنقل الركاب والبضائع والبريد والقادمة من اراضي الفريق المتعاقد الذي عين خط الطيران او المتوجه اليها . ان القيام بنقل الركاب والبضائع والبريد في حالتها الاخذ والانزال في نقاط من الطرق المعينة في اراضي دول غير التي تعين خطوط الطيران يكون وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بان تكون السعة ذات نسبة الى ما يلي :

- (١) متطلبات النقل من اراضي الفريق المتعاقد الذي عين خط الطيران واليها .
- (٢) متطلبات النقل في المنطقة التي يمر خط الطيران فيها بعد ان تؤخذ بعين الاعتبار خدمات النقل الاخرى التي قد استستها خطوط طيران الدول التي تشملها تلك المنظمة .
- (٣) متطلبات عمليات خطوط الطيران العابرة .

المادة (٦)

يجوز لخط طيران معين يخص احد الفريقين المتعاقدين ان يغير مقياسه في نقطة في اراضي الفريق المتعاقد الآخر بموجب الشروط التالية فقط :

- (١) اذا كان يبرره الاقتصاد في القيام بالخدمة .
- (٢) اذا كانت الطائرة المستخدمة على الجزء الذي ينقل فيه خط الطيران الى اراضي الفريق المتعاقد الاول ومنها شحنات اقل اصغر سعة من الطائرات التي تستخدم على الاجزاء الاخرى .
- (٣) اذا كانت الطائرة الاصغر سعة لا تعمل الا للارتباط بالطائرات الاكبر سعة او كانت مرتبة لهذا الغرض على الاولى ان تصل الى نقطة التغيير بغية حمل الشحنات التي ستنقل من الطائرة الاكبر سعة او اليها . ويجب تحديد سعتها بالنظر الى هذا الغرض اولا .
- (٤) اذا كان هنالك مقدار كاف من النقل العابر .
- (٥) واذا كانت احكام المادة (٥) من الاتفاق الحالي سارية على جميع الترتيبات التي تتم بشأن تغيير المقياس .

المادة (٧)

(١) تحدد اجور النقل على اية خدمة متفق عليها في مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بها بما فيها نفقة القيام بالعمل والارباح المعقولة ومميزات الخدمة (كمقاييس السرعة ومستوى المقاعد) واجور خطوط الطيران الاخرى لاي جزء من الطريق المعين .

(٢) يتفق اذا امكن على هذه الاجور ونسبة عمولة الوكالات التي تعطى عليها بين خطوط الطيران المعنية صاحبة الشأن بالتشاور مع خطوط الطيران الاخرى التي تعمل على الطريق كلها او على جزء منها .

ويتم الوصول الى مثل هذا الاتفاق — حيث يمكن ذلك — عن طريق جهاز تحديد الاجور التابع لجمعية النقل الجوي الدولي . وتكون الاجور التي يتم الاتفاق عليها بهذه الصورة خاضعة لموافقة سلطات طيران كلا الفريقين المتعاقدين .

(٣) اذا لم تتمكن خطوط الطيران المعنية من الاتفاق او اذا لم يتم الاتفاق لسبب آخر على اجرة ما بموجب احكام الفقرة (٢) فان على سلطات طيران الفريقين المتعاقدين ان تحاول تحديد الاجور بالاتفاق فيما بينها .

يقتنع فيها بأن الفريق المتعاقد الذي يعين ذلك الخط — او رعاياه — لا يملكون معظمه ولا يراقبونه مراقبة فعالة .

(٥) مع مراعاة احكام المادة (٧) من الاتفاق الحالي — وبعد استيفاء احكام الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة — يمكن لخط طيران تم تعيينه والتصريح له على هذه الصورة ان يباشر القيام بالخدمات الجوية المتفق عليها .

(٦) لكل من الفريقين المتعاقدين الحق بان يوقف خط طيران عن ممارسة الامتيازات المعينة في الفقرة (٢) من المادة (٢) من الاتفاق الحالي او بان يفرض الشروط التي يراها ضرورية على ممارسة تلك الامتيازات من قبل خط طيران في اية حالة لا يتقيد فيها الخط بقوانين او انظمة الفريق المتعاقد الذي يمنح تلك الامتيازات او لا يعمل فيها بالشروط المنصوص عليها في الاتفاق الحالي على ان لا يمارس هذا الحق الا بعد التشاور مع الفريق المتعاقد الآخر اذا لم يكن الايقاف الفوري او فرض الشروط ضروريا لمنع التماذى في خرق القوانين او الانظمة .

المادة (٤)

فيما يتعلق بالرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم والتكاليف الاخرى والوطنية او المحلية المماثلة فان الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات العادية للطائرات وبنزين الطائرات التي ياتي بها الى اراضي احد الفريقين المتعاقدين — او يأخذها على متن الطائرات في تلك الاراضي — الفريق المتعاقد الآخر او خط او خطوط طيرانه المعينة او من ينوب عنه او عنها لمجرد استعمالها من قبل طائرات تلك الخطوط او فيها يمنحها الفريق المتعاقد الاول المعاملة التالية :

(أ) يعفى الوقود وزيوت التشحيم التي تبقى على متن الطائرات في آخر مطار تنزل فيه قبل مغادرتها للاراضي المذكورة .

(ب) يعامل الوقود وزيوت التشحيم التي لا يشملها البند (أ) وقطع الغيار والمعدات العادية للطائرات وخزين الطائرات معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي تحصل بها المواد المماثلة التي تؤخذ على متن الطائرات في تلك الاراضي والمنوى استعمالها لطائرات خط طيران وطني — او فيها — من خطوط طيران الفريق المتعاقد الاول او طائرات خط الطيران الاجنبي الاكثر رعاية والتي تقوم بخدمات جوية دولية .

وتقدم هذه المعاملة بالاضافة الى المعاملة التي يجب على كل من الفريقين المتعاقدين ان يقدمها بموجب المادة (٢٤) من اتفاقية الطيران المدني الدولي ودون المساس بتلك المعاملة .

المادة (٥)

(١) تعطى الفرصة العادية والمتساوية لخطوط طيران الفريقين المتعاقدين للقيام بالخدمات المتفق عليها على الطرق المعينة بين ارضيهما .

(٢) على خطوط طيران كل من الفريقين المتعاقدين — لدى قيامهما بالخدمات المتفق عليها — ان تاخذ بعين الاعتبار مصالح خطوط طيران الفريق المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر — دون داع — في الخدمات التي يقدمها الاخر على الطرق نفسها كلياً او جزئياً .

(٣) يجب على الخدمات المتفق عليها والتي تقدمها خطوط طيران الفريقين المتعاقدين المعينة ان تكون متكافئة مع متطلبات الجمهور من النقل على الطرق المعينة وان يكون هدفها الاول تقديم سعة

- (د) تعني عبارة « الأراضي » بالنسبة لدولة ما المناطق البرية والمياه الإقليمية الملاصقة لها الواقعة تحت سيادة تلك الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو المشمولة بانتدابها .
- (هـ) تعني عبارة « خدمة جوية » كل خدمة جوية منتظمة تقوم بها الطائرات للنقل العام لركاب أو لبضائع أو لبريد .
- (و) تعني عبارة « خدمة جوية دولية » خدمة جوية تمر خلال الفضاء الذي يعلو أراضي أكثر من دولة واحدة .
- (ز) تعني عبارة « هبوط غير تجارى » الهبوط لأى غرض غير اخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد .

المادة (٢)

- (١) يمنح كل من الفريقين المتعاقدين الفريق المتعاقد الآخر الحقوق المبيّنة في الاتفاق العالمي بنية تأسيس خدمات جوية على الطرق المعينة في القسم الخاص بذلك من الجدول الملحق (و) والتي سيشار إليها فيما بعد بعبارة « الخدمات المتفق عليها » و « الطرق المعينة » .
- (٢) تتمتع خطوط الطيران التي يعينها كل من الفريقين المتعاقدين اثناء قيامهما بخدمات جوية متفق عليها على طريقة معينة — مع خضوعها لاحكام الاتفاق الحالي — بالامتيازات التالية :
- (أ) الطيران بدون هبوط عبر اراضي الفريق المتعاقد الآخر .
- (ب) الهبوط في الاراضي المذكورة لاغراض غير تجارية في المطارات التي يعينها الفريق المتعاقد الاخر .
- (ج) الهبوط في الاراضي المذكورة في نقاط من تلك الطرق معينة في الجدول الملحق بالاتفاق الحالي لاجل انزال واخذ حمولة دولية من ركاب وبضائع و بريد قادمة من نقاط اخرى او متوجهة اليها كما هو معين .
- (٣) لا توجد في الفقرة (٢) من هذه المادة ما يمكن اعتباره انه يمنع خطوط طيران احد الفريقين المتعاقدين حق حمل الركاب او البضائع او البريد — مقابل اى مبلغ او ايجار — من نقطة في اراضي الفريق المتعاقد الآخر الى نقطة اخرى في اراضي ذلك الفريق الاخر .

المادة (٣)

- (١) لكل من الفريقين المتعاقدين الحق بان يعين لدى الفريق المتعاقد الآخر — بموجب اشعار خطي — خط طيران او أكثر بنية القيام بالخدمات المتفق عليها على الطرق المعينة .
- (٢) على الفريق المتعاقد الآخر — لدى تسلمه الاشعار ومع مراعاة نصوص الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة — ان يمنح دون تاخير الخط او الخطوط المعينة التصريح اللازم للعمل .
- (٣) لسلطات طيران احد الفريقين المتعاقدين ان تطلب من خط طيران يعينه الفريق المتعاقد الاخر ان يقنعه بمقدرته على الايفاء بالشروط المنصوص عليها في القوانين والانظمة التي تطبقها عادة وبصورة معقولة للقيام بخدمات جوية دولية وفقا لاحكام الاتفاقية .
- (٤) لكل من الفريقين المتعاقدين الحق بأن يرفض قبول تعيين خط طيران وبأن يمتنع عن منح ذلك الخط الامتيازات المعينة في الفقرة (٢) من المادة (٢) من الاتفاق الحالي او ان ينقضها او ان يفرض الشروط التي يراها ضرورية على ممارسة تلك الامتيازات من قبل خط طيران ما في اية حالة لا

No. 4501. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاق بين حكومة المملكة الليبية المتحدة
وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا وارلندا
الشمالية للخدمات الجوية بين اراضي كل منهما
وفيما وراءها

بما ان حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وارلندا الشمالية احدى الدول الموقعة على اتفاقية الطيران المدني الدولي وهي الاتفاقية التي عرضت للتوقيع عليها في مدينة شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر عام ١٩٤٤ (ويشار اليها من الآن فصاعدا بكلمة الاتفاقية) وبما ان حكومة المملكة الليبية المتحدة قد اعلنت نيتها في تنفيذ احكام الاتفاقية والنظم القياسية والطرق والاجراءات الملحقه بها الى ان تنضم الى الاتفاقية المذكورة .

وبما ان الحكومتين المذكورتين قد اتفقتا على تطبيق تلك الاحكام والنظم القياسية والطرق والاجراءات - في شكلها الحالي بقدر الامكان عمليا - فيما بين الحكومتين طول المدة التي يدوم فيها اي اتفاق للخدمات الجوية يعقد بينهما .

وبما ان كلا من الحكومتين المتعاقدتين تعترف بان كل دولة لها سيادة كاملة مقصورة عليها على الفضاء الذي يعلو اقليمها .

وبما ان الحكومتين المذكورتين ترغبان في عقد اتفاق يرمي الى تاسيس خدمات جوية بين اراضي كل منهما وفيما وراءها .
فقد اتفقت الحكومتان على ما يلي :

المادة (١)

فيما يتعلق بتنفيذ هذا الاتفاق يقصد بالعبارات الاتية المعاني المذكورة امامها الا حيث تستدعي القرينة غير ذلك .

(أ) تعني عبارة « سلطات الطيران » فيما يتعلق بالمملكة الليبية المتحدة - وزير المواصلات وأي شخص مصرح له او هيئة مصرح لها بالقيام بالمهام التي يمارسها حاليا وزير المواصلات المذكور او بمهام مماثلة . وتعني فيما يتعلق بالمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وارلندا الشمالية وزير الطيران المدني وأي شخص مصرح له او هيئة مصرح لها بالقيام بالمهام التي يمارسها حاليا الوزير المذكور او بمهام مماثلة .

(ب) تعني عبارة « خط طيران معين » اي خط طيران يعينه اي الفريقين المتعاقدين باسعار خطى للفريق المتعاقد بموجب المادة (٣) من الاتفاق الحالي للقيام بخدمات جوية على الطرق المعينة في ذلك الاشارة .

(ج) تعني عبارة « تغيير المقياس » قيام خط طيران معين بالخدمة الجوية بطريقة ما بحيث تطير على قسم من الطريق طائرات تختلف سعتها عن الطائرات المستعملة على القسم الاخر .

No. 4501. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF LIBYA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT TRIPOLI, ON 21 FEBRUARY 1953

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland being a party to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944² (hereinafter called the Convention), and,

The Government of the United Kingdom of Libya having declared its intention, pending its adherence to the said Convention, to give effect to the provisions of that Convention and to the standards, practices, and procedures adopted as annexes thereto, and,

Both Governments having agreed that these provisions, standards, practices and procedures shall, as far as practicable, apply in their present form between the two Governments for the duration of any Air Services Agreement concluded between them, and,

Both Governments recognising that every State has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory, and,

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

Have agreed as follows :

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Minister of Civil Aviation and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of the United Kingdom of Libya, the Minister of Communications and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister of Communications or similar functions ;

¹ Came into force provisionally on 21 February 1953, the date of signature, in accordance with article 15.

² See footnote 2, p. 28 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 4501. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE LIBYE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À TRIPOLI, LE 21 FÉVRIER 1953

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord étant partie à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944² (ci-après dénommée la « Convention »),

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Libye ayant déclaré son intention d'appliquer, en attendant son adhésion à ladite Convention, les dispositions de cette Convention ainsi que les standards, pratiques et procédures adoptés sous forme d'annexes à la Convention,

Les deux Gouvernements étant convenus d'appliquer ces dispositions, standards, pratiques et procédures sous leur forme actuelle autant que faire se pourra, dans leurs rapports mutuels pendant la durée de tout Accord de services aériens conclu entre eux,

Les deux Gouvernements reconnaissant que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire,

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

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Ministre de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires, et, en ce qui concerne le Royaume-Uni de Libye, du Ministre des communications et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministre des communications ou des fonctions similaires ;

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 21 février 1953, date de la signature, conformément à l'article 15.

² Voir note 2, p. 29 de ce volume.

- (b) the term “designated airline” means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification ;
- (c) the term “change of gauge” means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section ;
- (d) the term “territory” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State ;
- (e) the term “air service” means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail ;
- (f) the term “international air service” means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State ; and
- (g) the term “stop for non-traffic purposes” means any landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule¹ thereto (hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes”).

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges :

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party ;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes at airports designated by the other Contracting Party ; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

¹ See p. 138 of this volume.

- b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans la notification ;
- c) L'expression « rupture de charge » vise l'exploitation d'un service par une entreprise désignée, assurée de telle manière qu'une section de la route soit desservie par des aéronefs d'une capacité différente de celle des aéronefs utilisés sur une autre section ;
- d) Le terme « territoire » désigne, pour chaque État, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet État ;
- e) L'expression « service aérien » s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs affectés au transport public de passagers, de marchandises ou de courrier ;
- f) L'expression « service aérien international » s'entend d'un service qui traverse l'espace aérien de deux ou plusieurs États ; et
- g) L'expression « escale non commerciale » s'entend de toute escale qui n'est pas destinée à l'embarquement ou au débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

Article 2

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits définis dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes indiquées dans la section pertinente du tableau¹ annexé audit Accord (ci-après respectivement dénommés « les services convenus » et les « routes indiquées »).

2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs des entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale ;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire, aux aéroports désignés par l'autre Partie contractante ; et
- c) De faire escale sur ledit territoire aux points de ladite route indiqués dans le tableau annexé au présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination d'autres points également indiqués.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises et du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

¹ Voir p. 139 de ce volume.

Article 3

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

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

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) Subject to the provisions of Article 7 of the present Agreement, 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.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement ; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringement of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall be accorded the following treatment by the first Contracting

Article 3

1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2) Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et raisonnablement, en conformité des dispositions de la Convention, à l'exploitation de services aériens internationaux.

4) Chaque Partie contractante pourra ne pas accepter la désignation d'une entreprise, refuser ou retirer à une entreprise les droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5) Sous réserve de l'article 7 du présent Accord, toute entreprise désignée et autorisée pourra commencer à exploiter les services convenus dès que les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées.

6) Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où l'entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits ou manquerait, de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord ; il est entendu que, sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 4

Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange, l'équipement normal des appareils et les provisions de bord introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes, ou pris à bord d'aéronefs sur ledit territoire, par les soins ou pour le compte de l'autre Partie contractante ou de l'entreprise ou des entreprises qu'elle aura désignées, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs

Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges—

- (a) in the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption ; and
- (b) in the case of fuel and lubricating oils not included under (a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline engaged in international air services.

This treatment shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention on International Civil Aviation.

Article 5

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the 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.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airlines shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to—

- (i) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline ;
- (ii) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area ; and
- (iii) the requirements of through airline operation.

de ces entreprises ou à leur bord, bénéficieront de la part de la première Partie contractante, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, nationaux ou locaux, du traitement suivant :

- a) Les carburants et les huiles lubrifiantes demeurant à bord de l'aéronef au dernier aéroport d'escale avant son départ dudit territoire bénéficieront d'une exemption;
- b) Les autres carburants et huiles lubrifiantes, ainsi que les pièces de rechange, l'équipement normal des appareils et les provisions de bord, bénéficieront d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux approvisionnements similaires introduits sur ledit territoire, ou pris à bord d'aéronefs sur ledit territoire, et destinés à être utilisés par les aéronefs ou à bord des aéronefs d'une entreprise nationale de la première Partie contractante ou de l'entreprise étrangère la plus favorisée assurant des services aériens internationaux.

Ce régime s'entend sans préjudice de celui que chacune des Parties contractantes est tenue d'accorder aux termes de l'article 24 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et le complète.

Article 5

1) Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2) Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic — passagers, marchandises et courrier — à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- i) Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ;
- ii) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transport assurés par les entreprises des États de la région ; et
- iii) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 6

A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions :

- (i) that it is justified by reason of economy of operation ;
- (ii) that the aircraft used on the section on which less traffic is carried by the airline to and from the territory of the first Contracting Party are smaller in capacity than those used on the other sections ;
- (iii) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connexion with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do ; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity ; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose ;
- (iv) that there is an adequate volume of through traffic ; and
- (v) that the provisions of Article 5 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Article 7

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

(2) These tariffs, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariffs by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement.

Article 6

Une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne pourra effectuer de rupture de charge en un point du territoire de l'autre Partie qu'aux conditions suivantes :

- i) Cette rupture de charge devra se justifier par des raisons d'économie d'exploitation ;
- ii) Les aéronefs utilisés sur la section sur laquelle l'entreprise achemine moins de trafic à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante devront avoir une capacité moindre que les aéronefs utilisés sur les autres sections ;
- iii) Les aéronefs de capacité moindre ne devront être utilisés que pour correspondre avec les aéronefs de capacité plus grande, et leur horaire devra être fixé en conséquence ; ils devront arriver au point où s'effectue la rupture de charge pour y prendre ou y déposer les passagers, les marchandises et le courrier transbordés des aéronefs de capacité plus grande ou destinés à être transférés à bord de ceux-ci ; leur capacité sera fixée essentiellement compte tenu de ce but ;
- iv) Le volume du trafic direct devra être suffisant ; et
- v) Tous les arrangements relatifs à la rupture de charge devront être régis par les dispositions de l'article 5 du présent Accord.

Article 7

1) Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinente, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (notamment des standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute partie de la route indiquée.

2) Ces tarifs, ainsi que les commissions d'agence, seront si possible fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route ; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établis par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre ou si, pour toute autre raison, il se révèle impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer les tarifs par voie d'accord entre elles.

4) Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord.

(5) No tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of paragraph (3) of Article 11 of the present Agreement.

Article 8

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to remit to their head offices at the appropriate official rates of exchange the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party.

Article 9

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 10

There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 11

(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, the dispute shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within two months of the date of delivery by either Party to the other Party of a Diplomatic Note requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator or if the third arbitrator is not agreed, the vacancies thereby created shall be filled by persons designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization on application by either Contracting Party.

5) Sauf les dispositions du paragraphe 3 de l'article 11 du présent Accord, aucun tarif ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes lui refusent leur approbation.

Article 8

Chacune des Parties contractantes accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie le droit de transférer à leur siège, au taux officiel de change approprié, l'excédent, sur les dépenses, des revenus acquis sur le territoire de la première Partie contractante.

Article 9

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont elles auront besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées par la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 10

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront régulièrement et fréquemment en vue d'assurer une étroite collaboration touchant toutes les questions relatives à la mise en œuvre du présent Accord.

Article 11

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 elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend sera soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers ; ce troisième arbitre ne devra pas être un ressortissant de l'une ou de l'autre Partie contractante. Chaque Partie désignera un arbitre dans un délai de deux mois à compter de la date de la remise par l'une d'elles à l'autre d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend ; le troisième arbitre devra être désigné dans le mois qui suivra l'expiration de cette période de deux mois. Si l'une ou l'autre des Parties s'abstient de désigner son arbitre ou si l'accord ne se fait pas sur le troisième arbitre, les nominations aux postes vacants seront faites par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à la requête de l'une ou l'autre des Parties.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

(4) If and so long as either Contracting Party or 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 or privileges which it has 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 12

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

(2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article 13

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of 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 14

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 12 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 15

(1) The present Agreement shall be subject to ratification and instruments of ratification shall be exchanged in Libya as soon as possible.

(2) The present Agreement shall enter into force provisionally on the date of signature and definitively on the exchange of instruments of ratification.

(3) If instruments of ratification are not exchanged within six months from the date of signature, either Contracting Party may terminate the provisional

3) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4) Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise qu'elle aura désignée ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer tous les droits ou privilèges qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en faute, à l'entreprise ou aux entreprises désignées par cette dernière, ou à l'entreprise désignée en faute.

Article 12

1) Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, la modification, lorsqu'elle aura fait l'objet d'un accord entre les Parties, prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes.

2) Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié et rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Article 13

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

Article 14

Le présent Accord et tout échange de notes intervenu en application de l'article 12 seront enregistrées auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15

1) Le présent Accord est sujet à ratification ; les instruments de ratification seront échangés en Libye aussitôt que faire se pourra.

2) Le présent Accord entrera en vigueur à titre provisoire dès la signature, et à titre définitif dès l'échange des instruments de ratification.

3) Si les instruments de ratification ne sont pas échangés dans les six mois de la signature, chacune des Parties contractantes pourra mettre fin à l'application

application of this Agreement by giving six months' notice in writing to the other Contracting Party.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries have signed the present Agreement.

DONE this Twenty-first day of February, Nineteen Hundred and Fifty-three, in duplicate at Tripoli in the English and Arabic languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland :

[L.S.] A. KIRKBRIDE

For the Government
of the United Kingdom of Libya :

[L.S.] Mahmud MUNTASSER

SCHEDULE

SECTION I

Routes to be Operated by the Designated Airline or Airlines of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

- (1) London – Rome – Tripoli – Kano—
 - (a) Lagos – Accra – Freetown ;
 - (b) Brazzaville or Leopoldville – Points in Northern Rhodesia or Points in Southern Rhodesia – Points in South Africa.
- (2) London – Nice – Tripoli and/or Benghazi – Cairo – Points in the Middle East – Points in the Far East and Australia.
- (3) London – Zürich and/or Rome – Tripoli or Benghazi or El Adem – Points in the Sudan – Points in East Africa – Points in Northern and Southern Rhodesia – Points in South Africa.
- (4) London – Malta – Tripoli – Benghazi – El Adem – Points in Egypt and the Middle East.
- (5) Gibraltar – Tangier – Algiers – Tunis – Tripoli.
- (6) Cyprus – Alexandria – El Adem – Benghazi – Tripoli.
- (7) Points in British West Africa – Tripoli.

The designated airline or airlines of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

provisoire du présent Accord en donnant par écrit à l'autre Partie un préavis de six mois.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés ont signé le présent Accord.

FAIT à Tripoli le vingt et un février mil neuf cent cinquante-trois, en double exemplaire, dans les langues anglaise et arabe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-
Bretagne et d'Irlande du Nord :

[L. S.] A. KIRKBRIDE

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Libye :

[L. S.] Mahmoud MUNTASSER

T A B L E A U

SECTION I

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

- 1) Londres – Rome – Tripoli – Kano :
 - a) Lagos – Accra – Freetown ;
 - b) Brazzaville ou Leopoldville – points en Rhodésie du Nord ou points en Rhodésie du Sud – points en Afrique du Sud.
- 2) Londres – Nice – Tripoli et /ou Bengazi – Le Caire – points au Moyen-Orient – points en Extrême-Orient et Australie.
- 3) Londres – Zurich et /ou Rome – Tripoli ou Bengazi ou El Adem – points au Soudan – points en Afrique orientale – points en Rhodésie du Nord et du Sud – points en Afrique du Sud.
- 4) Londres – Malte – Tripoli – Bengazi – El Adem – points en Égypte et au Moyen-Orient.
- 5) Gibraltar – Tanger – Alger – Tunis – Tripoli.
- 6) Chypre – Alexandrie – El Adem – Bengazi – Tripoli.
- 7) Points en Afrique-Occidentale britannique – Tripoli.

L'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pourront, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales indiquées ci-dessus, à condition que les services convenus exploités sur ces routes aient leur point de départ dans le territoire du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

SECTION II

Routes to be Operated by the Designated Airline or Airlines of the United Kingdom of Libya

- (1) Tripoli and/or Benghazi — Malta — Rome — Zürich — London.
- (2) Tripoli — Benghazi — El Adem — Alexandria — Cyprus.
- (3) Tripoli and/or Benghazi — El Adem — Wadi Halfa and/or Khartoum — Port Sudan — Points in Saudi Arabia or Aden.
- (4) Benghazi and/or Tripoli — Tunis — Algiers — Tangier — Gibraltar.
- (5) Tripoli — Kano — Lagos — Accra.

The designated airline or airlines of the United Kingdom of Libya may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the United Kingdom of Libya.

EXCHANGE OF NOTES

I

The Libyan Minister for Foreign Affairs to Her Majesty's Minister at Tripoli

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

UNITED KINGDOM OF LIBYA
OFFICE OF THE PRIME MINISTER

21st February, 1953

Your Excellency,

I have the honour to propose for your Excellency's consideration that the Government of the United Kingdom of Libya, having declared their intention, pending their adherence to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944, to give effect to the provisions of the Convention and to the standards, practices, and procedures adopted as annexes thereto in accordance with the terms of the Convention, the provisions of the Convention including the said standards, practices and procedures shall, as far as is practicable, apply in their present form between the Government of the United Kingdom of Libya and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for the duration of any Air Services Agreement concluded between the two Governments.³

¹ Translation by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. The Arabic text of this note is not reproduced in the copies of the Agreement transmitted for registration.

² Traduction du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Le texte arabe de cette note ne figure pas dans les exemplaires de l'Accord soumis aux fins d'enregistrement.

³ See p. 124 of this volume.

SECTION II

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume-Uni de Libye

- 1) Tripoli et /ou Bengazi – Malte – Rome – Zurich – Londres.
- 2) Tripoli – Bengazi – El Adem – Alexandrie – Chypre.
- 3) Tripoli et /ou Bengazi – El Adem – Ouadi Halfa et /ou Khartoum – Port Soudan – points en Arabie Saoudite ou Aden.
- 4) Bengazi et /ou Tripoli – Tunis – Alger – Tanger – Gibraltar.
- 5) Tripoli – Kano – Lagos – Accra.

L'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume-Uni de Libye pourront, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales indiquées ci-dessus, à condition que les services convenus exploités sur ces routes aient leur point de départ dans le territoire du Royaume-Uni de Libye.

ÉCHANGE DE NOTES

I

Le Ministre des affaires étrangères de Libye au Ministre de Sa Majesté à Tripoli

ROYAUME-UNI DE LIBYE
CABINET DU PREMIER MINISTRE

Le 21 février 1953

Monsieur le Ministre,

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Libye ayant déclaré son intention d'appliquer, en attendant son adhésion à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, les dispositions de ladite Convention ainsi que les standards, pratiques et procédures adoptés sous forme d'annexes, conformément aux termes de cette Convention, j'ai l'honneur de proposer que les dispositions de la Convention et lesdits standards, pratiques et procédures soient appliqués sous leur forme actuelle, autant que faire se pourra, dans les rapports entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Libye et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pendant la durée de tout accord de services aériens conclu entre les deux Gouvernements¹.

¹ Voir p. 125 de ce volume.

If the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland approve of the foregoing proposal I have the honour to suggest that the present Note and your Excellency's reply in the same sense be regarded as constituting an Agreement between the two Governments, which shall enter into force to-day.

I avail, &c.

Mahmud MUNTASSER

II

Her Majesty's Minister at Tripoli to the Libyan Minister for Foreign Affairs

BRITISH LEGATION IN LIBYA

Tripoli, 21st February, 1953

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your Excellency's Note of to-day's date in the following terms :

[See note I]

In reply I have the honour to inform your Excellency that the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland agree that the provisions of the Convention, including the said standards, practices and procedures shall, as far as is practicable, apply in their present form between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the United Kingdom of Libya for the duration of any Air Services Agreement concluded between the two Governments, and will regard your Excellency's Note and the present reply as constituting an Agreement between the two Governments in this matter which shall enter into force to-day.

I avail, &c.

A. KIRKBRIDE

III

Her Majesty's Minister at Tripoli to the Libyan Minister for Foreign Affairs

BRITISH LEGATION IN LIBYA

Tripoli, 21st February, 1953

Your Excellency,

With reference to Route (4) of Section II of the Schedule¹ to the Air Services Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain

¹ See p. 140 of this volume.

Si cette proposition rencontre l'agrément du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, je propose que la présente note et la réponse de Votre Excellence dans le même sens soient considérées comme constituant, entre nos deux Gouvernements, un accord qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veillez agréer, etc.

Mahmoud MUNTASSER

II

Le Ministre de Sa Majesté à Tripoli au Ministre des affaires étrangères de Libye

LÉGATION DE GRANDE-BRETAGNE EN LIBYE

Tripoli, le 21 février 1953

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour, conçue dans les termes suivants :

[*Voir note I*]

En réponse, je tiens à informer Votre Excellence que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord accepte que les dispositions de la Convention, ainsi que les standards, pratiques et procédures en question, soient appliqués sous leur forme actuelle, autant que faire se pourra, dans les rapports entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement du Royaume-Uni de Libye pendant la durée de tout accord de services aériens conclu entre les deux Gouvernements, et qu'il considérera la note de Votre Excellence et la présente réponse comme constituant, entre nos deux Gouvernements, un accord qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veillez agréer, etc.

A. KIRKBRIDE

III

Le Ministre de Sa Majesté à Tripoli au Ministre des affaires étrangères de Libye

LÉGATION DE GRANDE-BRETAGNE EN LIBYE

Tripoli, le 21 février 1953

Monsieur le Ministre,

Me référant à la route 4 indiquée à la section II du tableau¹ annexé à l'Accord de services aériens conclu ce jour, à Tripoli, entre le Gouvernement du Royaume-Uni

¹ Voir p. 141 de ce volume.

and Northern Ireland and the Government of the United Kingdom of Libya, signed to-day at Tripoli, I have the honour to inform you that since Gibraltar is a military airfield, its use by civil aircraft may at any time be limited or terminated, when military considerations so require.

I avail, &c.

A. KIRKBRIDE

IV

The Libyan Minister for Foreign Affairs to Her Majesty's Minister at Tripoli

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

UNITED KINGDOM OF LIBYA
OFFICE OF THE PRIME MINISTER

21st February, 1953

Your Excellency,

In reply to your letter of to-day's date regarding Route (4) of Section II of the Schedule to the Air Services Agreement between the Government of the United Kingdom of Libya and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland signed to-day at Tripoli, I have the honour to inform you that the Government of the United Kingdom of Libya agree that since Gibraltar is a military airfield, its use by civil aircraft may at any time be limited or terminated when military considerations so require.

I avail, &c.

Mahmud MUNTASSER

¹ See footnote 1, p. 140 of this volume.

² Voir note 2, p. 140 de ce volume.

de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement du Royaume-Uni de Libye, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que, Gibraltar étant un aérodrome militaire, son utilisation par des aéronefs civils pourra à tout moment être soumise à des restrictions ou interdite lorsque des considérations d'ordre militaire l'exigeront.

Veillez agréer, etc.

A. KIRKBRIDE

IV

Le Ministre des affaires étrangères de Libye au Ministre de Sa Majesté à Tripoli

ROYAUME-UNI DE LIBYE
CABINET DU PREMIER MINISTRE

Le 21 février 1953

Monsieur le Ministre,

En réponse à votre lettre en date de ce jour concernant la route 4 indiquée à la section II du tableau annexé à l'Accord de services aériens conclu ce jour, à Tripoli, entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Libye et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement du Royaume-Uni de Libye a pris note de ce que, Gibraltar étant un aérodrome militaire, son utilisation par des aéronefs civils pourra à tout moment être soumise à des restrictions ou interdite lorsque des considérations d'ordre militaire l'exigeront.

Veillez agréer, etc.

Mahmoud MUNTASSER

No. 4502

**NORWAY
and
SWITZERLAND**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Bern, on
30 December 1954**

Official texts: Norwegian and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

**NORVÈGE
et
SUISSE**

**Accord (avec annexe) relatif aux services aériens. Signé à
Berne, le 30 décembre 1954**

Textes officiels norvégien et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

[NORWEGIAN TEXT — TEXTE NORVÉGIEN]

N^o 4502. AVTALE OM LUFTFARTEN MELLOM NORGE OG SVEITS

Den kgl. norske regjering og den sveitsiske forbundsregjering som tar i betraktning at :

mulighetene for kommersiell luftfart som transportmiddel har økt betraktelig,

det er ønskelig å organisere de regulære luftruter på en trygg og velordnet måte og i størst mulig utstrekning fremme internasjonale samarbeide på dette område,

det derfor er nødvendig å inngå en avtale mellom Norge og Sveits som tar sikte på å sikre regulær luftfartsforbindelse,

har i dette øyemed oppnevnt behørig befullmektigede representanter som er blitt enige om følgende :

Artikkel 1

1. De kontraherende parter gir hverandre i fredstid gjensidig de rettigheter som er angitt i vedlagte tillegg, med det formål å opprette de internasjonale luftruter angitt i tillegget som drives mellom eller forbi deres respektive territorier.

2. Hver kontraherende part skal utpeke et luftfartsselskap til å drive de luftruter som det er enighet om, og fastsetter tidspunktet for åpningen av disse ruter.

Artikkel 2

1. Hver kontraherende part forplikter seg til med forbehold av bestemmelsene i artikkel 8 å gi den nødvendige driftstillatelse til det luftfartsselskap som den annen kontraherende part utpeker.

2. Det utpekte luftfartsselskap kan dog før det gis tillatelse til å åpne de ruter som det er enighet om, pålegges å godtgjøre overfor den luftfartsmyndighet som vanligvis gir driftstillatelse at det oppfyller de vilkår som er fastsatt i de lover og bestemmelser som normalt anvendes av disse myndigheter.

N° 4502. ACCORD¹ ENTRE LA NORVÈGE ET LA SUISSE
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À BERNE,
LE 30 DÉCEMBRE 1954

Le Gouvernement Royal Norvégien et le Conseil Fédéral Suisse, considérant :

que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues,

qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de développer autant que possible la coopération internationale dans ce domaine,

qu'il est nécessaire, en conséquence, de conclure entre la Norvège et la Suisse un accord réglementant les transports aériens par des services réguliers,

ont désigné des représentants à cet effet, lesquels, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

1. Les parties contractantes s'accordent l'une à l'autre, en temps de paix, les droits spécifiés à l'annexe² ci-jointe pour l'établissement des services aériens internationaux définis à cette annexe, qui traversent ou desservent leurs territoires respectifs.

2. Chaque partie contractante désignera une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services convenus et décidera de la date d'ouverture de ces services.

Article 2

1. Chaque partie contractante devra, sous réserve de l'article 8 ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante.

2. Toutefois, avant d'être autorisée à ouvrir les services convenus, l'entreprise désignée pourra être appelée à prouver auprès de l'autorité aéronautique habilitée à délivrer l'autorisation d'exploitation qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements que doit normalement appliquer cette autorité.

¹ Mis en application dès sa signature, le 30 décembre 1954, et entré en vigueur le 4 avril 1957, conformément à l'article 11.

² Voir p. 157 de ce volume.

Artikkel 3

De kontraherende parter er enige om :

1. Den trafikk-kapasitet som tilbys av de utpekte luftfartsselskaper skal avpasses etter trafikkbehovet.

2. På felles ruter skal de utpekte luftfartsselskaper ta hensyn til hverandres interesser forat de ikke på en uheldig måte skal påvirke den annens ruter.

3. De ruter man er enig om skal ha til hovedformål å sørge for en trafikk-kapasitet som svarer til trafikkbehovet mellom luftfartsselskapets hjemland og de land som trafikken går til.

4. De utpekte luftfartsselskaper skal ha lik og rimelig adgang til mellom norsk og sveitsisk territorium å drive hvilken som helst trafikk som er forutsatt i avtalen.

5. Retten til på de punkter som er fastsatt i tillegget å ta opp eller sette av internasjonal trafikk som er bestemt for eller som kommer fra tredje land skal brukes i samsvar med de alminnelige prinsipper for planmessig utvikling, som den norske og den sveitsiske regjering anerkjenner, og således at kapasiteten avpasses etter :

- a) trafikkbehovet mellom opprinnelseslandet og bestemmelseslandene ;
- b) hensynet til økonomisk drift av de avtalte ruter ;
- c) trafikkbehovet i de berørte områder når hensyn tas til lokale og regionale ruter.

Artikkel 4

Takstene skal fastsettes på et rimelig nivå under hensyntagen til økonomisk drift, vanlig fortjeneste og hver rutes spesielle karakter slik som hurtighet og komfort. Det skal også tas hensyn til anbefalinger fra „International Air Transport Association (IATA)“. Derom slike anbefalinger ikke foreligger skal det utpekte norske og det utpekte sveitsiske luftfartsselskap samrå seg med luftfartsselskaper tilhørende tredje land som driver tilsvarende ruter. De ordninger som treffes skal forelegges de kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheter til godkjenning. Hvis selskapene ikke blir enige skal de nevnte myndigheter bestrebe seg på å finne en løsning. Dersom heller ikke dette fører fram, kommer bestemmelsene i Artikkel 9 i nærværende avtale til anvendelse.

Artikkel 5

1. De kontraherende parter er enige om at de avgifter som er pålagt den annen kontraherende parts luftfartsselskap for bruk av flyplasser og andre hjelpemidler, ikke skal være høyere enn de avgifter som vedkommende parts egne luft-

Article 3

Les parties contractantes conviennent que :

1. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées sera adaptée à la demande de trafic ;

2. Les entreprises désignées prendront en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels, afin de ne pas affecter de façon indue leurs services respectifs ;

3. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise et les pays auxquels le trafic est destiné ;

4. Les entreprises désignées jouiront d'une possibilité égale et équitable d'exploiter, entre les territoires norvégien et suisse, n'importe quel service prévu par l'accord et par son annexe ;

5. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer, aux points spécifiés aux tableaux ci-après, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Gouvernements norvégien et suisse et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

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

Article 4

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque service, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA). A défaut de telles recommandations, les entreprises désignées, norvégienne et suisse, consulteront les entreprises de transports aériens de pays tiers qui offrent des prestations équivalentes. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des parties contractantes. Si les entreprises ne peuvent arriver à une entente, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il sera fait recours à la procédure prévue à l'article 9 du présent accord.

Article 5

1. Les parties contractantes conviennent que les taxes prélevées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par les entreprises de transports aériens de chacune d'elles n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits

fartøyer i liknende internasjonal trafikk må betale for bruk av flyplassene og hjelpemidlene.

2. Brenselstoffer og reserve-deler som på den ene kontraherende parts territorium innføres eller tas ombord av et luftfartsselskap som et utpekt av den annen kontraherende part, eller for regning av dette selskap og bare bestemt for luftfartøyer tilhørende nevnte selskap, skal under forutsetning av gjensidighet være fritatt for tollavgifter i samsvar med nasjonale bestemmelser. Med hensyn til inspeksjonsavgifter og andre nasjonale avgifter og skatter skal de undergis samme behandling som når de tas ombord på nasjonale luftfartøyer som nyttes i regulær internasjonal luftfart.

3. Ethvert luftfartøy som et selskap utpekt av den ene kontraherende part benytter på de ruter som det er enighet om, såvel som brenselstoffer, smøroljer, reservedeler, vanlig utstyr og forråd ellers som beholdes ombord, skal på den annen kontraherende parts territorium være fritatt for tollavgifter, inspeksjonsavgifter og andre nasjonale avgifter og skatter selvom forsyningene blir brukt av eller ombord på slike luftfartøyer under flyvning over dette territorium.

Artikkel 6

Luftdyktighetsbevis, duelighetsbevis og sertifikater som er utstedt eller gjort gyldige av en kontraherende part og som fremdeles er i kraft, skal godkjennes av den annen kontraherende part ved driften av de ruter som det er enighet om. Hver kontraherende part forbeholder seg dog for så vidt angår flyvning over dens eget område rett til å nekte å godkjenne duelighetsbevis og sertifikater som er gitt dens egne borgere av en annen stat.

Artikkel 7

1. En kontraherende parts lover og bestemmelser om ankomst og avgang av luftfartøyer i internasjonal lufttrafikk eller om disse luftfartøyers overflyvning av partens territorium skal komme til anvendelse på luftfartøyer tilhørende det luftfartsselskap som er utpekt av den annen kontraherende part.

2. De lover og bestemmelser som for en kontraherende parts territorium regulerer ankomst, opphold og avgang for passasjerer, besetninger eller varer, således de som angår formaliteter, immigrasjon, pass, toll og karantene, skal også få anvendelse på passasjerer, besetninger eller varer som transporteres med luftfartøyer tilhørende det selskap som er utpekt av den annen kontraherende part mens disse luftfartøyer befinner seg på nevnte territorium.

3. Passasjerer som befinner seg i transit gjennom en kontraherende parts territorium skal være underkastet en forenklet kontroll. Bagasje og varer i direkte transit skal være fritatt for toll, inspeksjonsavgifter og liknende.

aéroports et facilités par leurs aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

2. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante ou pour le compte de cette entreprise et destinés uniquement aux aéronefs de ladite entreprise seront, sous réserve de réciprocité, exempts des droits de douane conformément à la réglementation nationale. En ce qui concerne les frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux, ils seront soumis au même traitement que s'ils étaient introduits à bord d'aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

3. Tout aéronef que l'entreprise désignée d'une partie contractante utilisera sur les services convenus, 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 de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une partie contractante et encore en force seront reconnus par l'autre partie contractante pour l'exploitation des services convenus. Chaque partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article 7

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

2. 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, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages ou marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante pendant que ces aéronefs se trouvent sur ledit territoire.

3. Les passagers en transit à travers le territoire d'une partie contractante seront soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exempts des droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires.

Artikkel 8

1. Hver kontraherende part forbeholder seg rett til å nekte å innvilge og rett til å tilbakekalle en driftstillatelse som er gitt et luftfartsselskap utpekt av den annen kontraherende part når det ikke anses tilstrekkelig godtgjort at en vesentlig del av eiendomsretten til og den effektive kontroll med dette luftfartsselskap ligger hos statsborgere tilhørende den ene eller den annen kontraherende part, eller når luftfartsselskapet ikke overholder de lover og bestemmelser som er nevnt i artikkel 7 overfor, eller ikke oppfyller de vilkår som fremgår av nærværende avtale.

2. Et luftfartsselskap som er dannet i fellesskap, i samsvar med kapitel XVI i den Internasjonale Overenskomst om Sivil Luftfart undertegnet i Chicago 7. desember 1944, og utpekt av en kontraherende part, skal anses for å ha oppfylt de krav som er stilt i punkt 1 i denne artikkel hvis retten til drift, i samsvar med nevnte kapitel, er gitt alle deltakerne i selskapet ved spesielle avtaler. I et slikt tilfelle må fellesskapet være en organisasjon som er bygget opp av enkeltelskaper som driver luftfart, og en betydehg del av eiendomsretten til, og den effektive kontroll med et av selskapene må ligge hos minst en av de kontraherende parter eller dens statsborgere.

Artikkel 9

1. De kontraherende parter er enige om å overgi til voldgiftsavgjørelse enhver tvist om fortolkningen eller anvendelsen av denne avtale eller dens tillegg som ikke kan avgjøres ved direkte forhandlinger.

2. En slik tvist skal innbringes til voldgift for rådet i den Internasjonale Organisasjon for Sivil Luftfart, som er opprettet ved den Internasjonale Overenskomst om Sivil Luftfart undertegnet i Chicago 7. desember 1944.

3. De kontraherende parter kan dog hvis enighet herom oppnås, innbringe tvister for en voldgifts-domstol eller enhver annen person eller institusjon som de utpeker.

4. De kontraherende parter forplikter seg til å overholde den avsagte kjennelse.

Artikkel 10

Denne avtale skal innregistreres hos den Internasjonale Organisasjon for Sivil Luftfart som er opprettet ved den Internasjonale Overenskomst om Sivil Luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944.

Artikkel 11

1. Denne avtale skal ha virkning fra den dag da den blir underskrevet. Den sveitsiske forbundsregjering skal på diplomatisk måte underrette den

Article 8

1. Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée de 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 l'une ou de l'autre partie contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ci-dessus ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

2. Une entreprise commune de transports aériens constituée conformément au chapitre XVI de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée, à Chicago, le 7 décembre 1944¹, et désignée par une partie contractante sera considérée comme ayant rempli les exigences du premier alinéa du présent article si le droit d'exploitation a été concédé à tous les participants à l'entreprise conformément audit chapitre, sur la base d'accords spéciaux. En ce cas, l'entreprise commune devra être une organisation d'exploitation constituée par des entreprises particulières de transports aériens, une part importante de la propriété et le contrôle effectif d'une des entreprises étant entre les mains d'une au moins des parties contractantes ou de ses ressortissants.

Article 9

1. Les parties contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

2. Un tel différend sera porté pour arbitrage devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale établi par la convention relative à l'aviation civile internationale, signée, à Chicago, le 7 décembre 1944.

3. Toutefois, les parties contractantes pourront, 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.

4. Les parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Article 10

Le présent accord sera enregistré 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.

Article 11

1. Le présent accord sera appliqué dès la date de sa signature.

Le Conseil Fédéral Suisse notifiera au Gouvernement Royal Norvégien, par

¹ Voir note 2, p. 29 ce de volume.

kgl. norske regjering om den sveitsiske forbundsforsamlings godkjenning av avtalen, og den kgl. norske regjering skal anse avtalen som endelig fra den dag den har mottatt underretningen fra den sveitsiske forbundsregjering.

2. De kontraherende parter luftfartsmyndigheter skal i nært samarbeid samrå seg med hverandre fra tid til annen for å sikre etterfølgelse av de prinsipper som er omhandlet i avtalen og tillegget og tilfredsstillende gjennomførelse.

3. Nærværende avtale og tillegg skal bringes i samsvar med enhver flersidig avtale som måtte komme til å binde de to kontraherende parter.

4. De kontraherende parter luftfartsmyndigheter kan bli enige om endringer i tillegget til avtalen og i rutelistene. Endringene trer i kraft når underretning om godkjenning er mottatt ad diplomatisk vei.

5. Enhver kontraherende part kan si opp avtalen ved underretning som må gis ett år i forveien til den annen kontraherende part.

UTFERDIGET i Bern, den 30. desember 1954, i to eksemplarer på norsk og på fransk som har samme gyldighet.

For den Kgl. Norske

Regjering :

(u) Peter ANKER

For det Sveitsiske

Forbundsråd :

(u) Max PETITPIERRE

T I L L E G G

Det luftfartsselskap som er utpekt av en kontraherende part skal ha rett til transit og landing i ikke kommersielt øyemed på den annen kontraherende parts territorium, samtidig som det skal kunne bruke flyplasser og hjelpemidler ellers, som er bestemt for internasjonal trafikk. Det skal dessuten ha rett til på den annen kontraherende parts territorium og på de ruter som er angitt nedenfor, i samsvar med betingelsene i nærværende avtale, å ta opp og sette av passasjerer, post og varer i internasjonal trafikk.

LISTE I

Trafikk som kan drives av luftfartsselskap utpekt av Sveits

1. Sveits – punkter i Tyskland og eller Amsterdam – København – punkter i Sverige – Oslo og eller Stavanger.
2. Sveits – punkter i Tyskland og eller Amsterdam – København – punkter i Sverige – punkter i Norge og bortenfor.

voie diplomatique, l'approbation de l'accord par les Chambres fédérales suisses et le Gouvernement Royal Norvégien considérera cet accord comme définitif à partir de la date de la notification du Conseil Fédéral Suisse.

2. 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.

3. Le présent accord et son annexe devront être mis en concordance avec tout accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux parties contractantes.

4. Des modifications à l'annexe au présent accord ou aux tableaux ci-après pourront être convenues entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. Elles entreront en vigueur après approbation notifiée par vote diplomatique.

5. Chaque partie contractante pourra mettre fin au présent accord par avis donné un an d'avance à l'autre partie contractante.

FAIT à Berne, le 30 décembre 1954, en double exemplaire, dans les langues norvégienne et française, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Gouvernement Royal

Norvégien :

(Signé) Peter ANKER

Pour le Conseil Fédéral

Suisse :

(Signé) Max PETITPIERRE

A N N E X E

L'entreprise désignée par une partie contractante jouira, sur le territoire de l'autre partie contractante, du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales ; elle pourra aussi utiliser les aéroports et les facilités complémentaires prévus pour le trafic international. Elle jouira, en outre, sur le territoire de l'autre partie contractante et sur les services définis aux tableaux ci-après, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions du présent accord¹.

TABLEAU I

Services que peut exploiter l'entreprise désignée par la Suisse

1. Suisse – points en Allemagne et /ou Amsterdam – Copenhague – points en Suède – Oslo et /ou Stavanger.
2. Suisse – points en Allemagne et /ou Amsterdam – Copenhague – points en Suède – points en Norvège et au-delà.

¹ Voir p. 149 de ce volume.

LISTE II

Trafikk som kan drives av luftfartsselskap utpekt av Norge

1. Punkter i Skandinavia – Hamburg og eller Berlin – Frankfurt og eller Stuttgart – Zürich og eller Genève.
2. Punkter i Skandinavia – Hamburg og eller Amsterdam og eller Düsseldorf og eller Frankfurt og eller München – Zürich og eller Genève – Milano og eller Roma – Beirut og eller Damaskus– Téhéran.
3. Punkter i Skandinavia – Hamburg og eller Amsterdam og eller Frankfurt og eller Stuttgart og eller München – Zürich og eller Genève – Roma – Kartum – Nairobi og bortenfor.
4. Punkter i Skandinavia – Frankfurt – Zürich og eller Genève – Roma – Damaskus – Basrah eller Abadan – Karachi – Calcutta – Bangkok og bortenfor.
5. Punkter i Skandinavia – Hamburg – Frankfurt – Zürich og eller Genève – Lisboa og eller Casablanca – Dakar eller Ile de Sel – Recife – Rio de Janeiro – Montevideo – Buenos Aires og bortenfor.

De utpekte luftfartsselskaper kan på en rute eller deler av den, sløyfe landinger som er forutsatt ved visse av de punkter som er angitt ovenfor.

TABLEAU II

Services que peut exploiter l'entreprise désignée par la Norvège

1. Points en Scandinavie – Hambourg et /ou Berlin – Francfort et /ou Stuttgart – Zurich et /ou Genève.
2. Points en Scandinavie – Hambourg et /ou Amsterdam et /ou Düsseldorf et /ou Francfort et /ou Munich – Zurich et /ou Genève – Milan et /ou Rome – Beyrouth et /ou Damas – Téhéran.
3. Points en Scandinavie – Hambourg et /ou Amsterdam et /ou Francfort et /ou Stuttgart et /ou Munich – Zurich et /ou Genève – Rome – Khartoum – Nairobi et au-delà.
4. Points en Scandinavie – Francfort – Zurich et /ou Genève – Rome – Damas – Basra ou Abadan – Karachi – Calcutta – Bangkok et au-delà.
5. Points en Scandinavie – Hambourg – Francfort – Zurich et /ou Genève – Lisbonne et /ou Casablanca – Dakar ou île de Sel – Recife – Rio-de-Janeiro – Montevideo – Buenos-Aires et au-delà.

Les entreprises désignées pourront supprimer, lors de tout ou partie des vols, les escales prévues à certains des points indiqués ci-dessus.

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

No. 4502. AIR TRANSPORT AGREEMENT³ BETWEEN
NORWAY AND SWITZERLAND. SIGNED AT BERN,
ON 30 DECEMBER 1954

The Royal Norwegian Government and the Swiss Federal Council, considering :
that the possibilities of commercial aviation as a means of transport have
considerably increased ;

that it is desirable to organize regular air communications in a safe and orderly
manner and to develop as much as possible international cooperation in this field,
and

that it is necessary therefore to conclude an agreement between Norway and
Switzerland governing regular air transport services, have appointed their pleni-
potentiaries, duly authorized for this purpose,

who have agreed as follows :

Article 1

1. The Contracting Parties grant each other in peacetime the rights specified
in the Annex⁴ hereto for the establishment of the international air services described
therein, which pass through or serve their respective territories.

2. Each Contracting Party shall designate an airline to operate the agreed
services and shall decide upon the date of opening of such services.

Article 2

1. Each Contracting Party shall, subject to the provisions of Article 8,
issue the requisite operating permit to the airline designated by the other Contract-
ing Party.

2. Nevertheless, before being authorized to open the agreed services, such
airline may be called upon to provide proof of qualification in accordance with the
laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities issuing
the operating permit.

¹ Translation by the Secretariat of the International Civil Aviation Organization.

² Traduction du Secrétariat de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

³ Applied on 30 December 1954, as from the date of signature, and came into force on 4 April 1957, in accordance with article 11.

⁴ See p. 164 of this volume.

Article 3

The Contracting Parties agree that :

1. The capacity provided by the designated airlines shall be adapted to traffic demands.

2. In the operation of common routes, the designated airlines shall take into account their reciprocal interests so as not to affect unduly their respective services.

3. The agreed services shall have as their primary objective the provision of capacity corresponding to the traffic demands between the country of the airline and the countries of ultimate destination.

4. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines to operate, between Norwegian and Swiss territory, any service covered by the Agreement and the Annex thereto.

5. The right to embark or disembark, at the points specified in the schedules attached hereto, international traffic destined for or coming from third countries shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which the Norwegian and Swiss Governments subscribe and in such a manner that capacity shall be related :

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

Article 4

Rates shall be fixed at reasonable levels, regard being paid to economy of operation, reasonable profit and the characteristics of each service, such as speed and comfort. Regard shall also be paid to the recommendations of the International Air Transport Association (IATA). In the absence of such recommendation, the designated Norwegian and Swiss airlines shall consult the airlines of third countries operating the same routes. Their arrangements shall be submitted to the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval. Should the airlines fail to reach agreement, these authorities shall endeavour to find a solution. In the last resort, the procedure provided for in Article 9 herein shall be applied.

Article 5

1. The Contracting Parties agree that the charges imposed for the use of airports or other facilities by the airlines of either of them shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by their national aircraft engaged in similar international services.

2. Fuel and spare parts introduced into, or taken on board in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use by aircraft of that airline shall, on condition of reciprocity, be exempt from customs duties in conformity with national regulations. As regards inspection fees and other national duties and charges, these supplies shall be accorded the same treatment as that accorded to similar supplies introduced on board national aircraft engaged in scheduled international services.

3. All aircraft used on the agreed services by the designated airline of one Contracting Party, and the 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 other national duties or charges, even though such supplies be used or consumed by or in such aircraft on flights within that territory.

Article 6

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

Article 7

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its own territory of aircraft engaged in international air navigation, or to flights of such aircraft above its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations in force in the territory of one Contracting Party respecting the entry, stay and departure of passengers, crews or cargo, such as those relating to formalities, immigration, passports, customs and quarantine, shall be applied to passengers, crews or cargo carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while within that territory.

3. Passengers in transit through the territory of a Contracting Party shall be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges.

Article 8

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating permit in respect of the airline designated by the other Contracting Party whenever it is not satisfied that substantial ownership and effective control

of such airline are vested in nationals of either Contracting Party or whenever that airline fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 or to perform its obligations under this Agreement.

2. A joint airline constituted in accordance with Chapter XVI of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944,¹ and designated by a contracting Party, shall be considered as having met the requirements set out in paragraph 1. of this Article if operation rights were granted to all participants in the company in accordance with the said Chapter, on the basis of special agreements. In such case, the joint airline shall be an operating organization constituted by private air transport companies, substantial ownership and effective control of one of which shall be vested in at least one of the Contracting Parties or its nationals.

Article 9

1. The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute relative to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto which is incapable of settlement by direct negotiation.

2. Such disputes shall be referred to arbitration to the Council of the International Civil Aviation Organization established by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

3. The Contracting Parties may however by agreement settle the dispute by referring it either to an arbitration tribunal or to any other person or body designated by them.

4. The Contracting Parties undertake to comply with the award.

Article 10

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization established by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

Article 11

1. This Agreement shall be applied as from the date of signature.

The Swiss Federal Council shall communicate to the Royal Norwegian Government, through diplomatic channels, ratification of the Agreement by the Swiss Federal Chambers and the Royal Norwegian Government shall consider this Agreement as definitive from the date of notification by the Swiss Federal Council.

2. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together from time to time in a spirit of close collaboration with a view to ensuring the

¹ See footnote 2, p. 28 of this volume.

observance of the principles and implementation of the provisions laid down in the present Agreement.

3. The present Agreement and its Annex shall be brought into harmony with any multilateral agreement which may come into force with respect to the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties may agree to modify the present Annex or the attached schedules therein. Any such modifications shall enter into force after approval has been notified through the diplomatic channel.

5. Either Contracting Party may terminate this Agreement by giving one year's notice to the other Contracting Party.

DONE in duplicate at Bern, this thirtieth day of December, 1954, in the Norwegian and French languages, both texts being equally authentic.

For the Royal Norwegian
Government :
(Signed) Peter ANKER

For the Swiss Federal
Council :
(Signed) Max PETITPIERRE

A N N E X

The airline designated by one Contracting Party shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, rights of transit and of stops for non-traffic purposes ; it may also use the airports and supplementary facilities provided for international traffic. In addition, it shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party and on the services listed in the following schedules, the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and goods, under the conditions of this Agreement.¹

SCHEDULE I

Services which the airline designated by Switzerland may operate

1. Switzerland – points in Germany and/or Amsterdam – Copenhagen – points in Sweden – Oslo and/or Stavanger.
2. Switzerland – points in Germany and/or Amsterdam – Copenhagen – points in Sweden – points in Norway and beyond.

SCHEDULE II

Services which the airline designated by Norway may operate

1. Points in Scandinavia – Hamburg and/or Berlin – Frankfurt and/or Stuttgart – Zurich and/or Geneva.
2. Points in Scandinavia – Hamburg and/or Amsterdam and/or Dusseldorf and/or Frankfurt and/or Munich – Zurich and/or Geneva – Milan and/or Rome – Beyrouth and/or Damascus – Teheran.

¹ See p. 160 of this volume.

3. Points in Scandinavia – Hamburg and /or Amsterdam and /or Frankfort and /or Stuttgart and /or Munich – Zurich and /or Geneva – Rome – Khartoum – Nairobi and beyond.
4. Points in Scandinavia – Frankfort – Zurich and /or Geneva – Rome – Damascus – Basra or Abadan – Karachi – Calcutta – Bangkok and beyond.
5. Points in Scandinavia – Hamburg – Frankfort – Zurich and /or Geneva – Lisbon and /or Casablanca – Dakar or Sal – Recife – Rio de Janeiro – Montevideo – Buenos Aires and beyond.

The designated airlines may, on all or some flights, omit the stops provided for at some of the points indicated above.

No. 4503

**JAPAN
and
CANADA**

**Agreement for air services (with schedule). Signed at
Ottawa, on 12 January 1955**

Official texts: English and Japanese.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

**JAPON
et
CANADA**

**Accord (avec annexe) relatif aux services aériens. Signé à
Ottawa, le 12 janvier 1955**

Textes officiels anglais et japonais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

中間地点

日本国における一又は二以上の地点

以遠の地点

アラスカ及びアリューシャンにおける地点

東京

香港

将来協定する他の一又は二以上の地点

外務大臣 重光葵

運輸大臣 三木武夫

内閣総理大臣 鳩山一郎

附表

日本国の一又は二以上の指定航空企業が両方向に運営する路線

日本国における地点

東京又は希望するときは他の一若しくは二以上の地点

中間地点

アリゾナ州及びアラスカにおける地点

カナダにおける一又は二以上の地点

ヴァンクーヴァー

以遠の地点

アメリカ合衆国の西部又は中央部における一地点

メキシコ・シテイ

カラカス

ブラジルにおける一又は二以上の地点

カナダの一又は二以上の指定航空企業が両方向に運営する路線

カナダにおける地点

ヴァンクーヴァー又は希望するときは他の一若

しくは二以上の地点

以上の証拠として、下名は、各自の政府により正当に委任を受け、この協定に署名した。

千九百五十五年一月十二日にオタワで、ひとしく正文である日本語及び英語により本書二通を作成した。

日本国のために

松平康東 (署名)

カナダのために

L・B・ピアソン (署名)

ジョージ・C・マーラー (署名)

の条約の規定に適合するように改正しなければならない。

第十六条

いずれの一方の締約国も、他方の締約国に対し、この協定を廃棄する意思をいつでも通告することができる。その通告の写は、国際民間航空機関に対し同時に送付しなければならない。その通告があつたときは、この協定は、他方の締約国が廃棄通告を受領した日の後一年で終了するものとする。ただし、その通告が前記の一年の期間の満了前に締約国間の合意により取り消された場合は、この限りでない。他方の締約国が通告の受領を確認しなかつたときは、国際民間航空機関がその通告の写を受領した日の後十四日を経過した時に通告が受領されたものとみなす。

第十七条

この協定及び第十四条の規定に従つて交換される外交上の公文は、国際民間航空機関に登録しなければならない。

第十八条

この協定は、各締約国によりその国内法上の手続に従つて承認されなければならない。この協定は、その承認を通知する外交上の公文の交換の日に効力を生ずる。

を他方の締約国から受領した日から六十日の期間内に一人の仲裁委員を指定しなければならない。第三の仲裁委員については、その後の六十日の期間内に合意されなければならない。一方の締約国が六十日の期間内に自国の仲裁委員を指定しなかつたとき、又は第三の仲裁委員について前記の期間内に合意されなかつたときは、いずれか一方の締約国は、国際民間航空条約の規定により組織された国際民間航空機関理事会の議長に対し、当該仲裁委員を任命するように要請することができる。

3 両締約国は、本条2の規定に基づいて行われた決定を守ることを約束する。

第十四条

いずれの一方の締約国も、この協定を改正するため、いつでも、他方の締約国との協議を要請することができる。この協議は、要請があつた日から六十日の期間内に開始するものとする。改正が附表についてのみ行われる場合には、協議は、両締約国の航空当局の間で行うものとする。両締約国の航空当局が新たな又は修正された附表について合意したときは、この事項に関する両締約国の航空当局の勧告は、外交上の公文の交換によつて確認された後に効力を生ずる。

第十五条

一般的な多数国間の航空運送条約が両締約国に関し効力を生じたときは、この協定は、そ

一方の締約国の航空当局は、他方の締約国の航空当局の要請があつたときは、自国の指定航空企業が協定業務において供給する輸送力の検討のために合理的に必要なとされる定期の又はその他の統計表を他方の締約国の航空当局に提供しなければならない。その統計表は、前記の指定航空企業が協定業務において運送する貨客の総計並びにそれらの貨客の出発地及び目的地を知るために必要なすべての情報を含むものでなければならぬ。

第十二条

両締約国の航空当局は、この協定の実施に関するすべての事項について緊密な協力を確保するため、定期的にしばしば協議しなければならない。

第十三条

1 この協定の解釈又は適用に関して両締約国間に紛争が生じた場合には、両締約国は、まず、両国間の交渉によつてその紛争を解決するように努めなければならない。

2 両締約国が交渉によつて紛争を解決することができなかつたときは、その紛争は、いずれか一方の締約国の要請により、各締約国が指名する各一人の仲裁委員と、こうして選定された二人の仲裁委員が合意する第三の仲裁委員との三人の仲裁委員からなる仲裁裁判所に決定のため付託することができる。ただし、第三の仲裁委員は、いずれかの締約国の国民であつてはならない。各締約国は、一方の締約国が紛争の仲裁を要請する外交上の公文

これらの運賃は、本条の規定に従つて定めるものとする。

2 運賃に関する合意は、可能なときはいつでも、関係指定航空企業が国際航空運送協会の運賃決定機関を通じて行うものとする。それが不可能なときは、各特定路線に関する運賃は、関係指定航空企業の間で合意しなければならぬ。いずれの場合にも、運賃は、両締約国の航空当局の認可を受けなければならぬ。

3 関係指定航空企業が運賃に関し本条2の規定に従つて合意することができなかった場合又はいずれか一方の締約国の航空当局が提出された運賃を本条2の規定に従つて認可しなかつた場合には、両締約国の航空当局は、適当な運賃について合意が成立するように努めなければならぬ。

4 本条3の規定に基く合意が成立しなかつた場合には、その紛争は、この協定の第十三条の規定に従つて解決しなければならぬ。

5 新たな運賃の決定又は運賃の改正は、いずれか一方の締約国の航空当局がこれを認可しないときは、効力を生じないものとする。ただし、この協定の第十三条3の規定に基く場合は、この限りでない。本条の規定に従つて運賃が決定されるまでの間は、すでに実施されている運賃が適用されるものとする。

第十一条

運送に対する公衆の需要量と合理的な関係を有しなければならない。

2 本条1に定める原則の適用に当り、

(a) 指定航空企業が行う協定業務は、その航空企業を指定した締約国の領域から発し、又はその領域へ向う運輸の対象たる貨客のその航空企業による運送に対する当該時期における需要量及び合理的に予測される需要量に適合する輸送力を合理的な利用率において供給することを第一の目的としなければならない。

(b) 一方の締約国の指定航空企業が(a)の規定に基いて供給する輸送力は、その航空企業を指定した締約国以外の国の領域内の特定路線上の地点間の国際航空運輸の対象たる貨客の運送に適した補充輸送力を追加することができる。この補充輸送力は、前記の国（他の締約国を含む）の航空企業が同様に実施する航空業務（当該国の領域から発し、又はその領域に向う国際航空運輸を行つているものに限る。）を考慮した上で、その指定航空企業の路線が経由する地域の運輸需要量に関連すべきものである。

第十条

1 いずれの協定業務に対する運賃も、運営の経費、合理的な利潤、提供する役務の特性（たとえば、速力及び設備の程度）及び特定路線のいずれかの部分についての他の航空企業の運賃を含むすべての関係要素に十分な考慮を払い、合理的な水準に定めなければならない。

航空企業によるそれらの特権の行使に対し必要と認める条件を課する権利を留保する。

2 各締約国は、他方の締約国の指定航空企業が本条1において言及した特権を許与する締約国の法令を守らなかつた場合又はこの協定で定める条件に従つて運営しなかつた場合には、その航空企業による前記の特権の行使を停止し、又はその行使に対し必要と認める条件を課する権利を留保する。ただし、重ねて法令の違反が生ずることを防止するため、即時に停止し、又は条件を課するやむをえない必要がある場合を除くほか、この権利は、他方の締約国と協議した後により行使しなければならぬ。

第七条

両締約国の指定航空企業は、両締約国の領域の間の特定路線において協定業務を運営する公平なかつ均等な機会を有する。

第八条

一方の締約国の指定航空企業が協定業務を運営するに当つては、他方の締約国の指定航空企業が同一の路線の全部又は一部において行う業務に不当な影響を及ぼさないように、その他方の締約国の指定航空企業の利益を考慮しなければならない。

第九条

1 両締約国の指定航空企業が特定路線において供給する輸送力は、その路線における航空

を目的とするものに関する関税、検査手数料及びこれらに類似する国又は地方公共団体が課する租税その他の課徴金については、他方の締約国の指定航空企業は、その一方の締約国が最恵国の航空企業又は国際航空業務に従事する自国の航空企業に許与する待遇よりも不利でない待遇を与えられるものとする。ただし、いずれの締約国も、自国の指定航空企業に対して他方の締約国が関税、検査手数料その他これらに類似する国又は地方公共団体が課する租税その他の課徴金を免除し、又は払いもどさない限り、他方の締約国の指定航空企業に対し、当該租税その他の課徴金を免除し、又は払いもどす義務を負わないものとする。

3 各締約国は、関税、出入国及び検疫に関する規則並びにこれらに類似する規則の適用又は空港、航空路その他の航空施設の使用に関し、国際航空業務に従事する自国の航空企業を他方の締約国の指定航空企業より優遇しないことを約束する。

第六条

1 各締約国は、他方の締約国の指定航空企業の実質的な所有及び実効的な支配がその航空企業を指定した締約国又はその締約国の国民に属していないと認められた場合には、この協定の第四条1に定める特権をその航空企業に関して与えず、若しくは取り消す権利又はその

- (c) 附表において特定路線について定める他方の締約国の領域内の地点において、その路線について定める他の地点から発し、又はそれらの地点へ向う国際運輸の対象たる旅客、貨物及び郵便物を積み卸し、及び積み込むため、着陸する特権
- (d) いずれかの又はすべての飛行に当つて中間地点の一又は二以上を省略する特権
- 2 本条1の規定は、一方の締約国の航空企業に対し、有償又は貸切で他方の締約国の領域内の別の地点に向けて運送される旅客、貨物又は郵便物をその領域内において積み込む特権を与えるものとみなしてはならない。

第五条

- 1 各締約国がその管理の下にある空港その他の施設の使用について他方の締約国の指定航空企業に課し、又は課することを許す料金は、公正かつ合理的でなければならず、また、最恵国の航空企業又は国際航空業務に従事する自国の航空企業が当該空港その他の施設を使用するため支払う料金よりも高額のものであつてはならない。
- 2 一方の締約国の領域内に他方の締約国の指定航空企業により若しくはその名において持ち込まれ、又は同領域内で他方の締約国の指定航空企業により若しくはその名において航空機上に積載される燃料、潤滑油、予備部品（組立予備部品を含む）、正規の航空機装備品及び航空機貯蔵品で、当該航空企業の航空機により又はその航空機内で使用することのみ

1 いずれの特定路線における協定業務も、この協定の第二条の規定に基いて権利を許与された締約国の選択により、即時又は後日開始することができる。ただし、この協定の第十条の規定に従うことを条件とし、かつ、次のことが行われた後でなければならぬ。

(a) 権利を許与された締約国がその特定路線について一又は二以上の航空企業を指定すること。

(b) 権利を許与する締約国が当該航空企業に対し適当な運営許可を与えること。同締約国は、本条2及び第六条1の規定に従うことを条件として、遅滞なくこの許可を与えなければならぬ。

2 一方の締約国の航空当局は、他方の締約国の指定航空企業が、同航空当局により国際民間航空条約の規定に従つて国際航空業務の運営に通常かつ合理的に適用される法令で定める要件を満たす者である旨を立証することを、その指定航空企業に要求することができる。

第四条

1 各締約国の指定航空企業は、この協定の規定に従うことを条件として、特定路線における協定業務を運営する間、次の特権を享有するものとする。

(a) 他方の締約国の領域を無着陸で横断飛行する特権

(b) 運輸以外の目的で他方の締約国の領域に着陸する特権

定する航空企業をいう。

(c) 国に関して「領域」とは、その国の主権、宗主権、保護又は信託統治の下にある陸地及びこれに隣接する領水をいう。

(d) 「航空業務」とは、旅客、貨物又は郵便物の公衆用の運送のために航空機で行う定期航空業務をいう。

(e) 「国際航空業務」とは、二以上の国の領域上の空間にわたつて行う航空業務をいう。

(f) 「航空企業」とは、国際航空業務を提供し、又は運営する航空運送企業をいう。

(g) 「運輸以外の目的での着陸」とは、旅客、貨物又は郵便物の積込又は積卸以外の目的で着陸することをいう。

2 この協定の附表は、協定の不可分の一部をなすものとし、「協定」というときは、別段の定がある場合を除くほか、附表を含むものとする。

第二条

各締約国は、他方の締約国に対し、その指定航空企業が附表中の該当する部分に定める路線（以下「特定路線」という。）における国際航空業務（以下「協定業務」という。）を開設し、及び運営することができるようにするため、この協定で定める権利を許与する。

第三条

No. 4503. JAPANESE TEXT — TEXTE JAPONAIS

航空業務に関する日本国とカナダとの間の協定

日本国政府及びカナダ政府は、

それぞれの領域の間の及びその領域をこえての航空業務を開設し、かつ、運営するために協定を締結することを希望するので、

両国が千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名された国際民間航空条約（以下「国際民間航空条約」という。）の当事国でもあるので、

よつて、それぞれの代表者を任命した。これらの代表者は、次のとおり協定した。

第一条

1 この協定の適用上、文脈により別に解釈される場合を除くほか、

(a) 「航空当局」とは、日本国にあつては運輸省及び運輸省が遂行している民間航空に関する任務又はこれに類似する任務を遂行する権限を有する人又は機関をいい、カナダにあつては運輸大臣及び航空運輸委員会並びに同大臣又は同委員会が遂行している民間航空に関する任務又はこれに類似する任務を遂行する権限を有する人又は機関をいう。

(b) 「指定航空企業」とは、この協定の第三条の規定に従い、一方の締約国が、他方の締約国に対し、通告書により、その通告書に定める路線における航空業務の運営について指

No. 4503. AGREEMENT¹ BETWEEN JAPAN AND CANADA
FOR AIR SERVICES. SIGNED AT OTTAWA, ON 12 JAN-
UARY 1955

The Government of Japan and the Government of Canada,

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

Being parties to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944² (hereinafter called "the Convention"),

Have accordingly appointed their respective representatives, who have agreed as follows :

Article I

1. For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires :

- (a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Japan, the Ministry of Transportation and any person or body authorized to perform any functions on civil aviation exercised by the said Ministry or similar functions, and, in the case of Canada, the Minister of Transport, the Air Transport Board and any person or body authorized to perform any functions on civil aviation exercised by the said Minister or Board or similar functions ;
- (b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated by written notification to the other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article III of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notifications ;
- (c) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State ;
- (d) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail ;
- (e) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State ;

¹ Came into force on 20 July 1955, the date of an exchange of notes indicating approval by each Contracting Party, in accordance with article XVIII.

² See footnote 2, p. 28 of this volume.

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

N° 4503. ACCORD³ ENTRE LE JAPON ET LE CANADA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À OTTAWA, LE 12 JANVIER 1955

Le Gouvernement canadien et le Gouvernement japonais,

Désireux de conclure un accord dans le dessein d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ces territoires,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944⁴ (appelée ci-après « la Convention »),

Ont en conséquence désigné leurs représentants respectifs, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article premier

1. Pour l'exécution du présent Accord, à moins que le contexte ne s'y oppose :

- a) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, en ce qui concerne le Canada, le Ministre des Transports, la Commission des transports aériens et toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions exercées par ledit Ministre ou ladite Commission, ou des fonctions similaires, et, en ce qui concerne le Japon, le ministère des Transports et toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions relatives à l'aviation civile exercées par ledit Ministère, ou des fonctions similaires ;
- b) l'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie contractante, conformément aux dispositions de l'Article III du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes spécifiées dans ladite notification ;
- c) le terme « territoire », en ce qui concerne un État, désigne les étendues terrestres et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet État ;
- d) l'expression « service aérien » s'entend de tout service aérien régulier assuré par les aéronefs pour le transport public de passagers, de marchandises ou de courrier ;
- e) l'expression « service aérien international » désigne un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État ;

¹ Traduction du Gouvernement canadien.

² Translation by the Government of Canada.

³ Entré en vigueur le 20 juillet 1955, date de l'échange de notes portant approbation de l'Accord par chaque Partie contractante, conformément à l'article XVIII.

⁴ Voir note 2, p. 29 de ce volume.

- (f) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service ;
- (g) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or putting down passengers, cargo or mail.

2. The Schedule¹ to the present Agreement forms an integral part of the Agreement, and all reference to the "Agreement" shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

Article II

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the appropriate section of the Schedule (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).

Article III

1. The agreed services on any specified route may be commenced immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted under Article II of the present Agreement, subject to the provisions of Article X of the present Agreement, but not before

- (a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline or airlines for that route, and
- (b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned ; which it shall, subject to the provisions of paragraph 2 of this Article and of paragraph 1 of Article VI, be bound to grant without delay.

2. Each of the designated airlines may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by those authorities in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international air services.

Article IV

1. Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges :

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party ;

¹ See p. 196 of this volume.

- f) l'expression « entreprise de transport aérien » s'entend de toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international ;
- g) l'expression « escale pour des fins non commerciales » s'entend d'un atterrissage ayant une autre fin que celle d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret ou du courrier.

2. L'Annexe¹ au présent Accord fait partie intégrante de l'Accord, et toute mention de l'« Accord » doit s'entendre aussi de l'Annexe, sauf indication contraire.

Article II

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord afin de permettre à ses entreprises de transport aérien désignées d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans la section appropriée de l'Annexe (appelés ci-après « services agréés » et « routes spécifiées », respectivement).

Article III

1. Les services agréés sur une route spécifiée quelconque peuvent être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, selon les préférences de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés aux termes de l'Article II du présent Accord, sous réserve des dispositions de l'Article X du présent Accord, mais non pas avant

- a) que la Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés ait désigné une ou des entreprises de transport aérien pour cette route, et
- b) que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné l'autorisation requise à l'entreprise ou aux entreprises intéressées ; ce qu'elle est tenue de faire sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent Article et du paragraphe 1 de l'Article VI.

2. Chacune des entreprises désignées peut être obligée à établir à la satisfaction des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités, en conformité des dispositions de la Convention, à l'exploitation de services aériens internationaux.

Article IV

1. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes jouiront, dans l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, des droits ci-dessous :

- a) traverser le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;

¹ Voir p. 197 de ce volume.

- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes ;
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule for the purposes of putting down and of taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified ; and
- (d) to omit on any or all flights any one or more of the intermediate points.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article V

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

2. In respect of customs duties, inspection fees and similar national or local duties or charges on fuel, lubricating oils, spare parts (including assembled spare parts), regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines, the designated airlines of the second Contracting Party shall be accorded treatment not less favourable than that granted by the first Contracting Party to the airlines of the most favoured nation or to its national airlines engaged in international air services. Neither Contracting Party shall, however, be obliged to grant to the designated airlines of the other Contracting Party exemption or remission of customs duties, inspection fees or similar national or local duties or charges, unless such other Contracting Party grants exemption or remission of the duties or charges in question to the designated airlines of the first Contracting Party.

3. Each Contracting Party undertakes not to give a preference to its own airlines engaged in international air services over the designated airlines of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine

- b) effectuer des escales pour des fins non commerciales dans ledit territoire ;
- c) effectuer des escales dans ledit territoire aux points spécifiés pour cette route dans l'Annexe afin d'y débarquer ou d'y embarquer en trafic international des passagers, du fret ou du courrier en provenance ou à destination d'autres points spécifiés ; et
- d) omettre, au cours d'un vol ou de tous les vols, une ou plusieurs des escales intermédiaires.

2. Rien au paragraphe 1 du présent Article ne doit s'interpréter comme conférant aux entreprises de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret et du courrier transportés contre rémunération ou en location et destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article V

1. Les frais que l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra imposer ou permettre d'imposer aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante pour l'usage des aéroports et autres installations relevant de son autorité devront être justes et raisonnables et n'être pas supérieurs à ceux que devraient payer, pour l'usage des mêmes aéroports et installations, les entreprises de transport aérien de la nation la plus favorisée ou toute entreprise nationale de la première Partie contractante exploitant des services aériens internationaux.

2. En ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres taxes ou droits nationaux ou locaux similaires sur les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange (y compris les pièces de rechange assemblées) l'équipement normal d'un aéronef et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord d'un aéronef dans ce territoire par ou pour le compte de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante et uniquement destinés à être utilisés par ou dans les aéronefs de ces entreprises, les entreprises désignées par la seconde Partie contractante bénéficieront d'un traitement aussi favorable que celui accordé par la première Partie contractante aux entreprises de la nation la plus favorisée ou à ses entreprises nationales exploitant des services aériens internationaux. Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes, toutefois, ne sera obligée d'accorder aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante l'exemption ou la remise des droits de douane, frais d'inspection ou autres taxes ou droits nationaux ou locaux similaires, à moins que l'autre Partie contractante n'accorde l'exemption ou la remise des mêmes droits ou taxes aux entreprises désignées par la première Partie contractante.

3. Chacune des Parties contractantes s'engage à n'accorder à ses propres entreprises exploitant des services aériens internationaux aucune préférence sur les entreprises désignées par l'autre Partie contractante, dans l'application de ses

and similar regulations or in the use of airports, airways or other air navigation facilities.

Article VI

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the privileges specified in paragraph 1 of Article IV of the present Agreement in respect of a designated airline of the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by a designated airline of the other Contracting Party of the privileges referred to in paragraph 1 above, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement ; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article VII

There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

Article VIII

In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same routes.

Article IX

1. On any specified route the capacity provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.

2. In the application of the principle stated in paragraph 1 of this Article :

règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres similaires ou dans l'usage des aéroports, voies aériennes ou autres installations ou services relatifs à la navigation aérienne.

Article VI

1. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de révoquer les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'Article IV du présent Accord en ce qui concerne toute entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer telles conditions qui lui paraîtraient nécessaires à l'exercice de ces droits par l'entreprise dans tous les cas où la preuve n'aurait pas été faite que la propriété réelle et la direction effective de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui désigne l'entreprise ou de nationaux de cette Partie contractante.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, des droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, ou d'imposer telles conditions qui paraîtraient nécessaires à l'exercice de ces droits par l'entreprise, dans tous les cas où celle-ci ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits ou n'exploiterait pas dans les conditions prescrites par le présent Accord ; étant entendu que, sauf si la suspension immédiate ou l'imposition de conditions est indispensable pour empêcher de nouvelles violations de ces lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article VII

Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes jouiront de chances égales pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

Article VIII

Dans l'exploitation des services agréés, les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas nuire indûment aux services que ces dernières assurent sur le tout ou partie des mêmes routes.

Article IX

1. Sur chacune des routes spécifiées, la capacité de transport mise en service par les entreprises désignées des Parties contractantes sera maintenue dans un rapport raisonnable avec les besoins du public sur cette route.

2. Dans l'application du principe défini au paragraphe 1 du présent Article :

- (a) an agreed service provided by a designated airline shall have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably expected requirements for the carriage by that airline of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline ;
- (b) the capacity provided by a designated airline of one Contracting Party under sub-paragraph (a) above may be augmented by supplementary capacity adequate for the carriage of international air traffic both originating at and destined for points on the specified route in the territories of States other than that designating the airline. Such supplementary capacity shall be related to traffic requirements of the areas through which the airline operates, after taking account of the air services so established by airlines of the States referred to above, including the other Contracting Party, insofar as they are carrying international air traffic originating in or destined for their territories.

Article X

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the provisions of this Article.

2. Agreement on the tariffs shall, whenever possible, be reached by the designated airlines concerned through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified routes shall be agreed upon between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted to them, in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariffs.

4. If the agreement under paragraph 3 of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XIII of the present Agreement.

5. No new or amended tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve it except under the terms of paragraph 3 of Article XIII of the present Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

- a) tout service agréé assuré par une entreprise désignée aura pour objectif primordial la mise en œuvre, sur la base d'un coefficient de charge raisonnable, d'une capacité répondant aux besoins courants et raisonnablement prévisibles de l'entreprise pour le transport du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ;
- b) la capacité mise en œuvre par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes en conformité du sous-paragraphe a) ci-dessus pourra être augmentée d'une capacité additionnelle suffisant au transport du trafic aérien international en provenance et à destination de points situés sur la route spécifiée dans les territoires d'États autres que ceux ayant désigné l'entreprise. Cette capacité additionnelle sera fonction des besoins du trafic dans les zones que traversent les services de l'entreprise, compte tenu des services aériens établis par les entreprises des États susmentionnés, y compris l'autre Partie contractante, dans la mesure où ils transportent du trafic aérien international en provenance ou à destination de leurs territoires.

Article X

1. La fixation des tarifs pour tout service agréé devra être faite à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, et notamment de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des caractéristiques présentées par chaque service (telles que les conditions de vitesse et de confort) et des tarifs pratiqués par d'autres entreprises pour toute section des routes spécifiées. Ces tarifs devront être fixés conformément aux dispositions du présent Article.

2. L'accord sur les tarifs devra être recherché autant que possible, par les entreprises de transport aérien intéressées, selon la procédure établie pour la fixation des tarifs par l'Association du transport aérien international. S'il est impossible de procéder ainsi, les tarifs seront convenus, pour chacune des routes spécifiées, d'accord entre les entreprises désignées en cause. De toute façon, les tarifs devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Si les entreprises désignées en cause ne peuvent se mettre d'accord sur les tarifs, ou que les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs qui leur sont soumis en conformité des dispositions du paragraphe 2 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront elles-mêmes de se mettre d'accord sur les tarifs qui conviennent.

4. Si l'accord dont il est question au paragraphe 3 du présent Article ne peut se faire, le différend sera réglé en conformité des dispositions de l'Article XIII du présent Accord.

5. Aucun tarif nouveau ou modifié n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne l'approuvent pas, sauf dans le cadre du paragraphe 3 de l'Article XIII du présent Accord. En attendant une détermination des tarifs conforme aux dispositions du présent Accord, les tarifs précédemment en vigueur continueront d'être pratiqués.

Article XI

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article XII

There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article XIII

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, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization formed by the Convention may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article XIV

Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of request. If the

Article XI

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur demande de leur part, tout exposé de statistiques, périodique ou autre, qui paraîtra raisonnablement nécessaire pour une révision de la capacité mise en œuvre dans les services agréés par les entreprises désignées de la première Partie contractante. Ces exposés présenteront tous les renseignements requis pour la détermination de la quantité de trafic transportée par ces entreprises dans les services agréés ainsi que celle des provenances et destinations de ce trafic.

Article XII

Il y aura des consultations régulières et fréquentes entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes en vue d'assurer une étroite collaboration dans tout ce qui touche à l'exécution du présent Accord.

Article XIII

1. S'il survient un litige entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes devront, tout d'abord, s'efforcer de régler ce litige par voie de négociation directe.

2. Si les Parties contractantes ne peuvent aboutir à un accord par voie de négociation, le différend pourra, sur demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, dont chacune des Parties contractantes aura désigné l'un et dont le troisième aura été choisi d'un commun accord par les deux arbitres ainsi désignés, étant entendu que ledit troisième arbitre ne sera choisi parmi les ressortissants ni de l'une ni de l'autre des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes devra désigner un arbitre dans les soixante jours qui suivront la réception par l'une ou l'autre des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie contractante demandant que le différend soit soumis à l'arbitrage, et le troisième arbitre devra être désigné dans les soixante jours suivants. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peut désigner son arbitre dans les soixante jours prévus ou si le troisième arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale formée par la Convention pourra être prié par l'une ou l'autre des Parties contractantes de désigner un ou des arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se plier à toute décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent Article.

Article XIV

Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander des consultations avec l'autre Partie contractante en vue de modifier le présent Accord, lesdites consultations devant commencer dans les soixante jours de la date de la

amendment relates only to the Schedule, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article XV

If a general multilateral convention concerning air transport 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 XVI

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after receipt by the International Civil Aviation Organization of its copy.

Article XVII

The present Agreement and the diplomatic notes exchanged in accordance with Article XIV shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XVIII

The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures, and the Agreement shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

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

DONE in duplicate, in the Japanese and English languages, both being equally authentic, at Ottawa, this twelfth day of January of the year one thousand nine hundred and fifty-five.

For Japan :
(Signed) Koto MATSUDAIRA

For Canada :
(Signed) L. B. PEARSON
(Signed) George C. MARLER

demande. Si la modification proposée ne porte que sur l'Annexe, les consultations auront lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Lorsque lesdites autorités se seront mises d'accord sur une nouvelle annexe ou sur une annexe révisée, leurs recommandations à cet égard entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article XV

Si une convention multilatérale générale concernant les transports aériens entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, le présent Accord devra être modifié de façon à devenir conforme aux dispositions de cette convention.

Article XVI

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin un an après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification n'ait été annulée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera considérée comme ayant été reçue quatorze jours après sa réception à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XVII

Le présent Accord et les notes diplomatiques échangées en conformité de l'Article XIV seront enregistrés à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XVIII

Le présent Accord devra être approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à ses particularités constitutionnelles, et l'Accord entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques faisant connaître ladite approbation.

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

FAIT en double exemplaire à Ottawa, ce douzième jour de janvier mil neuf cent cinquante-cinq, en langue anglaise et en langue japonaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Canada :

(Signé) L. B. PEARSON

(Signé) G. C. MARLER

Pour le Japon :

(Signé) Koto MATSUDAIRA

SCHEDULE

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Japan

<i>Points in Japan</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Point or points in Canada</i>	<i>Points beyond</i>
Tokyo or any other point or points if desired	Points in the Aleutians and Alaska	Vancouver	A point in the west or central part of the United States of America Mexico City Caracas A point or points in Brazil

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Canada

<i>Points in Canada</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Point or points in Japan</i>	<i>Points beyond</i>
Vancouver or any other point or points if desired	Points in Alaska and the Aleutians	Tokyo	Hong Kong Other point or points to be agreed upon

ANNEXE

Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Canada

<i>Points au Canada</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point ou points au Japon</i>	<i>Points au-delà</i>
Vancouver ou un ou plusieurs autres points, au choix	Points en Alaska et dans les Aléoutiennes	Tokyo	Hong-kong Un ou plusieurs autres points à déterminer

Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon

<i>Points au Japon</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point ou points au Canada</i>	<i>Points au-delà</i>
Tokyo ou un ou plusieurs autres points, au choix	Points dans les Aléoutiennes et en Alaska	Vancouver	Point dans l'ouest ou le centre des États-Unis d'Amérique Mexico Caracas Point ou points au Brésil

No. 4504

**IRAQ
and
EGYPT**

**Agreement (with annex) for the establishment of scheduled
air services between and beyond their respective
territories. Signed at Cairo, on 23 March 1955**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

**IRAK
et
ÉGYPTE**

**Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services
aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et
au-delà. Signé au Caire, le 23 mars 1955**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

No. 4504. AGREEMENT¹ BETWEEN THE ROYAL GOVERNMENT OF IRAQ AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF EGYPT FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT CAIRO, ON 23 MARCH 1955

The Royal Government of Iraq and the Government of The Republic of Egypt hereinafter described as the "Contracting Parties",

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944² (hereinafter referred to as the "Convention"),

Considering that it is desirable to organise 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 ;

Considering also that it is desirable to stimulate international air travel, at the lowest possible rates consistent with sound economic principles, as a means of promoting friendly understanding and goodwill among peoples and securing the many indirect benefits of this form of transportation to the common welfare of both countries ;

And desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting commercial scheduled air transport services between and beyond their respective territories ;

Have accordingly appointed the undersigned plenipotentiaries for this purpose, who, being duly authorised to that effect by their respective governments, have agreed as follows :

Article I

1. Each contracting party grants to the other contracting party the right to operate the air services specified in the Annex³ to this Agreement (hereinafter referred to as the "specified air services") on the routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes").
2. Subject to the provisions of this Agreement, any of the specified air services may be inaugurated in all or in part, immediately or at a later date, at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

¹ Came into force on 7 June 1956, in accordance with article XVIII.

² See footnote 2, p. 28 of this volume.

³ See p. 214 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 4504. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT ROYAL D'IRAK ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ÉGYPTE RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ AU CAIRE, LE 23 MARS 1955

Le Gouvernement royal d'Irak et le Gouvernement de la République d'Égypte, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après dénommée « la Convention »), ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Considérant qu'il est souhaitable d'organiser d'une manière sûre et méthodique les services aériens internationaux et de favoriser dans toute la mesure du possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine,

Considérant également qu'il est souhaitable de stimuler les voyages aériens internationaux aux tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une économie saine, de façon à faire régner la bonne entente et l'amitié entre les peuples et à s'assurer les nombreux avantages indirects qu'offre ce moyen de transport pour le bien mutuel des deux pays,

Désireux de conclure un accord en vue d'encourager le développement des services commerciaux réguliers de transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Ont désigné à cette fin les plénipotentiaires soussignés qui, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe³ du présent Accord (ci-après dénommés les « services aériens indiqués » sur les routes indiquées dans ladite annexe (ci-après dénommées « les routes aériennes indiquées »).
2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, en totalité ou en partie, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

¹ Entré en vigueur le 7 juin 1956, conformément à l'article XVIII.

² Voir note 2, p. 29 de ce volume.

³ Voir p. 215 de ce volume.

Article II

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, the specified air services.
2. On receipt of the designation, the other contracting party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this article and of article III of the present Agreement, without undue delay grant to the airlines designated the appropriate operating permission.
3. The aeronautical authorities of one contracting party, before granting operating permission to an airline designated by the other contracting party, may require the airline to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and rules which they normally apply to the operation of international scheduled air services, provided that such laws and rules do not conflict with the provisions of the Convention or of the present Agreement.
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 specified air services.

Article III

1. Each contracting party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in article V 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 it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the contracting party designating the airline or in nationals of the contracting party designating the airline.
2. Each contracting party shall have the right to suspend the exercise by any airline of the rights specified in article V 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 the airline fails to comply with the laws and rules of the contracting party granting these rights or otherwise to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement.

However, such unilateral action from any both contracting parties shall not take place before the intention to do so is notified to the other contracting party, and agreement could not be reached between the aeronautical authorities of both contracting parties within thirty days from the date of the said notification.

Article IV

1. The laws and rules of one contracting party, especially those relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navi-

Article II

1. Chaque Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transports aériens qui, en vertu du présent Accord, seront chargées d'exploiter les services aériens indiqués.
2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante sera, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de l'article III du présent Accord, tenue d'accorder sans délai inutile la permission d'exploitation voulue aux entreprises désignées.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront, avant d'accorder la permission d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, exiger de cette entreprise la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités à l'exploitation des services réguliers de transports aériens internationaux, à condition que ces lois et règlements ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la Convention ou celles du présent Accord.
4. Lorsque les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées, une entreprise désignée et autorisée pourra, à tout moment, mettre en exploitation les services aériens indiqués.

Article III

1. Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise, de refuser ou de retirer à une entreprise les droits énoncés à l'article V du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, ou de ses ressortissants.
2. Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise, des droits énoncés à l'article V du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où cette entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

Toutefois, cette mesure unilatérale ne pourra être prise par une Partie contractante que si l'autre Partie a été préalablement avisée et que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pas réussi à s'entendre dans un délai de trente jours à compter de la date dudit avis.

Article IV

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante, notamment ceux relatifs à l'entrée sur son territoire, ou à la sortie, des aéronefs affectés à la navigation

gation 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 rules of one Contracting Party, especially those 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, quarantine and exchange regulations) shall be applicable to the passengers, crew and cargo of the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party, while in the territory of the former Contracting Party.

Article V

1. In the operation of the specified air services, each Contracting Party grants the designated airlines of the other Contracting Party, subject to the provisions of Articles VI and VII, the right of putting down and taking on in the territory of one Contracting Party, international traffic originating in or destined for the territory of the other Contracting Party or of a third country.

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, whatever the origin or the ultimate destination of such traffic.

Article VI

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate on the specified air routes between their respective territories.

2. In the operation of the specified air services, the designated airlines shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the current traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

3. In the operation of the specified air services of either Contracting Party, the combined capacity provided by the designated airlines of both Contracting Parties for each sector of the specified air routes one end of which is in the territory of either Contracting Party, together with the capacity provided by other air services on the same sectors, shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transportation.

Article VII

In the operation of the specified air services the rights granted to the airlines designated by either Contracting Party shall not be exercised abusively to the detri-

aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, de l'équipage ou des marchandises à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane, de quarantaine et de contrôle des changes) seront applicables aux passagers, équipage ou marchandises se trouvant à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, pendant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie.

Article V

1. Sous réserve des dispositions des articles VI et VII, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie qui exploiteront les services aériens indiqués, le droit de décharger et de charger sur son territoire, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne confèrent pas aux entreprises d'une Partie contractante 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, quelle que soit la provenance ou la dernière destination du trafic en question.

Article VI

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter des services aériens, dans des conditions équitables et égales, sur les routes aériennes indiquées reliant leurs territoires respectifs.

2. En exploitant les services aériens indiqués, les entreprises désignées auront toujours pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande courante de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise et les pays de dernière destination du trafic.

3. En exploitant les services aériens confiés à l'une ou l'autre des Parties contractantes, les entreprises désignées par les deux Parties devront offrir, sur chaque section des routes aériennes indiquées dont l'une des extrémités est située sur le territoire de l'une ou l'autre Partie, une capacité totale qui, compte tenu de la capacité offerte par les autres services aériens assurés sur les mêmes sections, soit raisonnablement adaptée aux besoins du public en matière de transports aériens.

Article VII

En exploitant les services aériens indiqués, les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes s'abstiendront de faire, des droits qui leur sont accordés.

ment or disadvantage of any airline of the other Contracting Party, operating on all or part of the same route.

Article VIII

1. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables, rates schedules and all other similar relevant information concerning the operation of the specified air services and copies of all modifications of such time-tables, rate schedules and information.
2. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, statistics relating to the traffic carried on their air services to, from or through the territory of the other Contracting Party showing the origin and destination of the traffic.

Article IX

When, for the purpose of economy, aircraft of different capacity are used on different sections of a specified air route and the point of change is in the territory of one of the other Contracting Parties, such change of aircraft shall not be inconsistent with the provisions of this Agreement relating to the capacity of the air services and carriage of traffic. In such cases the second aircraft shall be scheduled to provide a connecting service with the first aircraft, and shall await its arrival, except in the case of *force majeure*.

Article X

1. Rates shall be fixed at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of economical operations, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the rates charged by the other scheduled air service operators on the route concerned or part thereof.
2. The rates to be charged by any of the airlines designated under this Agreement in respect of traffic on any of the specified air routes between the territories of the two Contracting Parties or between the territory of a third country and the territory of one of the Contracting Parties shall be fixed either :
 - a) in accordance with such rate resolutions as may be adopted by an airlines organisation to which the designated airlines under this Agreement are members, and accepted for that purpose by the two Contracting Parties ;
 - or

un usage abusif au détriment ou au désavantage de toute entreprise de l'autre Partie contractante exploitant tout ou partie de la même route.

Article VIII

1. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs et tous autres renseignements utiles de cet ordre concernant l'exploitation des services aériens indiqués, ainsi que le texte de toutes modifications desdits horaires, tarifs ou renseignements.

2. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques du trafic acheminé par leurs services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou à travers celui-ci ; ces statistiques devront indiquer la provenance et la destination du trafic.

Article IX

Lorsque, pour des raisons d'économie, des aéronefs de capacité différente seront utilisés sur diverses sections d'une route aérienne indiquée, et que le changement d'aéronef s'effectuera sur le territoire de l'une ou de l'autre Partie contractante, ce changement ne devra pas aller à l'encontre des dispositions du présent Accord relatives à la capacité des services aériens et à l'acheminement du trafic. En pareil cas, le second aéronef, dont l'horaire sera fixé de manière à assurer la correspondance avec le premier, devra attendre l'arrivée de celui-ci, sauf cas de force majeure.

Article X

1. Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal, des différences entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres compagnies exploitant des services aériens réguliers sur tout ou partie de la même route.

2. Les tarifs que toute entreprise désignée en vertu du présent Accord devra appliquer au trafic sur l'une quelconque des routes aériennes indiquées entre les territoires des deux Parties contractantes ou entre le territoire de l'une d'elles et celui d'un pays tiers, seront fixés :

- a) Soit conformément aux résolutions tarifaires qui seraient adoptées par une organisation de transporteurs aériens à laquelle appartiennent les entreprises désignées en vertu du présent Accord et qui seraient acceptées à cette fin par les deux Parties contractantes ;

b) by agreement between the airlines concerned designated by both Contracting Parties, where these airlines are not members of the same airlines organisation, or where no resolution as referred to in a) above has been adopted, provided that, if either contracting party has not designated an airline in respect of any of the specified air routes and rates for that route has not been fixed in accordance with paragraph 2, a) above, the airlines designated by the other contracting party to operate on that route may fix the rates thereof.

3. Rates so fixed shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of the two contracting parties and shall become effective thirty days after their receipt by the said aeronautical authorities unless either authority has given notice of disapproval.

4. In the event that rates are not fixed in accordance with paragraph 2 above, or that the aeronautical authorities of either contracting party disapprove of the rates so fixed, the contracting parties themselves shall endeavour to reach agreement and shall take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the contracting parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XV. Pending the settlement of the dispute agreement or until it is decided under Article XV, the rates already established, or, if no rates have been established reasonable rates, shall be charged by the airlines concerned.

Article XI

This Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization set up by the Convention.

Article XII

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two contracting parties will consult each other at the request of either authority, for the purpose of ensuring the observance of the principles and the fulfilment of the provisions set up in this Agreement and will exchange such information as is necessary for that purpose.

Article XIII

If a general multilateral convention on traffic rights for scheduled 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 XIV

If either of the contracting parties considers it desirable to modify the terms of the Annex to this Agreement, it may request consultation between the aeronau-

- b) Soit par voie d'accord entre les entreprises intéressées désignées par les deux Parties contractantes lorsque ces entreprises ne feront pas partie de la même organisation de transporteurs aériens ou lorsque aucune résolution n'aura été adoptée comme il est prévu à l'alinéa *a* ci-dessus, étant entendu que si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné d'entreprise pour exploiter l'une quelconque des routes aériennes indiquées et que les tarifs applicables à cette route n'ont pas été fixés comme il est dit à l'alinéa *a* ci-dessus, les entreprises désignées par l'autre Partie contractante pour exploiter cette route pourront fixer les tarifs à y appliquer.
3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et entreront en vigueur trente jours après la date à laquelle ces autorités en auront reçu communication, à moins que l'une ou l'autre n'ait notifié son opposition.
4. Si les tarifs ne sont pas fixés comme il est dit au paragraphe 2 ci-dessus, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante refusent d'approuver les tarifs fixés, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à un accord et prendront toutes mesures nécessaires pour y donner effet. Si elles ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XV. En attendant que le différend soit réglé par voie d'accord ou conformément aux dispositions de l'article XV, les entreprises intéressées appliqueront les tarifs déjà établis ou, à défaut, des tarifs raisonnables.

Article XI

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale institué par la Convention.

Article XII

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront, à la demande de l'une ou de l'autre, en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord, et elles échangeront les renseignements nécessaires à cette fin.

Article XIII

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux droits de trafic des services réguliers de transports aériens internationaux entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié et rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Article XIV

Si une Partie contractante estime souhaitable de modifier les clauses de l'annexe du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu

tical authorities of the two Contracting Parties, and in that event such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Modifications agreed between these authorities will come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channel.

Article XV

1. Without prejudice to Art. XVI of this Agreement, 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 within ninety days ;
 - 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 agree or, if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition within thirty days, either Contracting Party may submit the dispute for decision to the Council of the International Civil Aviation Organization.
3. Either Contracting Party may request the arbitral tribunal or the Council of the International Civil Aviation Organization, as the case may be, to indicate within thirty days of such request provisional measures which ought to be taken to preserve the respective rights of both Contracting Parties.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any provisional measures and final decision given under paragraphs 2 & 3 of this Article.
5. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party, fails to comply with any provisional measures or a final decision given under paragraphs 2 & 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Article XVI

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of 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

entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ; dans ce cas, ces consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Les modifications dont ces autorités seront convenues prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article XV

1. Sans préjudice des dispositions de l'article XVI du présent Accord, si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations dans un délai de quatre-vingt-dix jours :
 - a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord, ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme ; ou
 - b) Si elles ne parviennent pas à un accord, ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent s'entendre sur la composition de ce tribunal dans un délai de trente jours, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
3. Chacune des Parties contractantes pourra demander au tribunal arbitral ou au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, selon le cas, de prescrire, dans un délai de trente jours à compter de ladite demande, les mesures provisoires à prendre pour sauvegarder les droits respectifs des deux Parties contractantes.
4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires prescrites ou à toute décision définitive rendue en application des paragraphes 2 et 3 du présent article.
5. Si l'une des Parties contractantes, ou une entreprise qu'elle aura désignée, ne se conforme pas aux mesures prescrites ou à la décision définitive rendue en application des paragraphes 2 et 3 du présent article, 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 en faute, aux entreprises désignées par cette dernière ou à l'entreprise désignée en faute.

Article XVI

Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante l'aura reçue à moins

to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article XVII

1. For the purpose of this Agreement the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Government of the Republic of Egypt the Director General of Civil Aviation, and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director and, in the case of the Royal Government of Iraq, the Director General of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director.

2. The term "designated airlines" shall mean the air transport enterprises which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as being the airlines designated by it for the operation of the specified air services.

3. The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the "Agreement" shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

Article XVIII

This Agreement shall enter into force as soon as both Contracting Parties have notified each other that their constitutional requirements have been fulfilled.

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

DONE at Cairo the 23rd day of March 1955.

For the Royal Government
of Iraq :
(Signed) Najib EL RAWI

For the Government
of the Republic of Egypt :
(Signed) M. FAWZI

qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, 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 XVII

1. Aux fins du présent Accord, l'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Gouvernement de la République d'Égypte, du Directeur général de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir des fonctions actuellement exercées par le Directeur général et, en ce qui concerne le Gouvernement royal d'Irak, du Directeur général de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir des fonctions actuellement exercées par le Directeur général.

2. L'expression « entreprises désignées » s'entend des entreprises de transports aériens dont les autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie qu'elles sont les entreprises désignées par la première Partie pour exploiter les services aériens indiqués.

3. L'annexe du présent Accord sera considérée comme faisant partie dudit Accord et toute mention de l'« Accord » visera également l'annexe, sauf lorsqu'il en sera disposé autrement de façon expresse.

Article XVIII

Le présent Accord entrera en vigueur dès que chacune des Parties contractantes aura notifié à l'autre que les conditions requises par sa Constitution ont été remplies.

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.

FAIT au Caire, le 23 mars 1955.

Pour le Gouvernement royal
d'Irak :
(Signé) Najib EL RAWI

Pour le Gouvernement
de la République d'Égypte :
(Signé) M. FAWZI

A N N E X

A

1. The airlines designated by the Egyptian Government shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified, and to land for traffic purposes in Iraq at the points specified in this paragraph.

A. *Routes terminating in Iraqi Territory :*

Cairo – Baghdad (Direct or via Beirut and /or Damascus).

B. *Routes traversing Iraqi Territory :*

1) Cairo – Baghdad (direct or via Beirut and /or Damascus) – Teheran.

2) Cairo – Beirut and /or Damascus – Basra – Dahrán to Karachi and beyond.

2. The airlines designated by the Royal Iraq Government shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified and to land for traffic purposes in Egypt at the points specified in this paragraph.

1) Baghdad to Cairo direct or via Beirut and /or Damascus.

2) Baghdad to Alexandria direct or via Beirut and /or Damascus.

B

In case the designated airlines of either Contracting Party do not handle their own traffic in the territory of the other Contracting Party through their own office and by their own personnel, these airlines will be free to assign such functions to an organisation of their choice approved by the aeronautical authorities of the other Contracting Party and bearing the nationality of that latter party.

A N N E X E

A

1. Les entreprises désignées par le Gouvernement égyptien seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées, et à effectuer des escales commerciales en Irak, aux points spécifiés ci-après :

A. *Routes ayant leur point terminus en territoire irakien :*

Le Caire – Bagdad (direct ou via Beyrouth et /ou Damas).

B. *Routes traversant le territoire irakien :*

1) Le Caire – Bagdad (direct ou via Beyrouth et /ou Damas) – Téhéran.

2) Le Caire – Beyrouth et /ou Damas – Bassorah – Dhahran – Karachi et au-delà.

2. Les entreprises désignées par le Gouvernement royal d'Irak seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées, et à effectuer des escales commerciales en Égypte, aux points spécifiés ci-après :

1) Bagdad – Le Caire : direct ou via Beyrouth et /ou Damas.

2) Bagdad – Alexandrie : direct ou via Beyrouth et /ou Damas.

B

Au cas où les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes n'emploieraient pas leur propre agence et leur propre personnel pour assurer leur exploitation sur le territoire de l'autre Partie contractante, elles seront libres de confier cette tâche à une organisation de leur choix, agréée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et ayant la nationalité de cette dernière.

No. 4505

**PAKISTAN
and
TURKEY**

**Agreement (with annex) relating to air services. Signed at
Karachi, on 2 November 1955**

Official texts: English and Turkish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

**PAKISTAN
et
TURQUIE**

**Aceord de services aéricns (avec annexe). Signé à Karachi,
le 2 novembre 1955**

Textes officiels anglais et turc.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

No. 4505. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF PAKISTAN AND THE REPUBLIC OF TURKEY RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT KARACHI, ON 2 NOVEMBER 1955

The Government of Pakistan and the Government of Turkey hereinafter described as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation² and the International Air Services Transit Agreement,³ both opened for signature at Chicago on the Seventh day of December, 1944, (hereinafter referred to as the Convention or Transit Agreement, as the case may be),

Considering that it is desirable to organise international air services in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international cooperation in this field,

Considering also that it is desirable to stimulate international air travel, at the lowest possible rates consistent with sound economic principles, as a means of promoting friendly understanding and goodwill among peoples and securing the many indirect benefits of this form of transportation to the common welfare of both countries,

And desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting commercial scheduled air transport services between and beyond their respective territories,

Have accordingly appointed the undersigned plenipotentiaries for this purpose, who, being duly authorised to that effect by their respective governments, agree as follows :

Article I

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate the air services specified in the Annex⁴ to this Agreement (hereinafter referred to as the specified air services) on the routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the specified air routes).

¹ Came into force on 13 August 1956, as soon as both Contracting Parties notified each other that their constitutional requirements had been fulfilled, in accordance with article XIX.

² See footnote 2, p. 28 of this volume.

³ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 84, p. 389 ; Vol. 139, p. 469 ; Vol. 178, p. 419 ; Vol. 199, p. 363, and Vol. 260, p. 462.

⁴ See p. 232 of this volume.

[TURKISH TEXT — TEXTE TURC]

No. 4505. PAKİSTAN HÜKÜMETİ İLE TÜRKİYE CUMHURİYETİ ARASINDA HAVA SERVİSLERİNE AİT ANLAŞMA

7 Aralık 1944 de Şikago'da imzaya açılan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesine ve Milletlerarası Hava Servisleri Transit anlaşmasına (ki bundan sonra « Sözleşme » veya « Transit Anlaşması » diye anılacaktır) katılmış olan Türkiye Hükümeti ile Pakistan Hükümeti, (ki bundan sonra « Sözleşen Taraflar » diye anılacaktır) :

Emniyetli ve intizamlı surette milletlerarası hava servisleri teşkilini ve bu sahada milletlerarası işbirliğinin inkişafını mümkün olduğu kadar tesri etmeği, aynı zamanda milletler arasında dostane anlayış ve iyi niyeti teshile vesile teşkil eden milletlerarası hava yolculuğunun salim ekonomik prensipler dairesinde mümkün olan en ucuz ücretlerle yapılmasını ve her iki memleketin müşterek hayrı için bu çeşit ulaştırmalarda bilvasıta menfaatler teminini,

Ve memleketleri arasında ve daha ötelere ticarî tarifeli hava servisleri tesisi maksadı ile bir Anlaşma aktini arzu ettiklerinden,

Bu maksatla aşağıda imzaları bulunan murahhasları râyin etmişler ve bunlar, mensup oldukları Hükümetler tarafından bu hususda yetkilendirilmiş bulduklarından aşağıdaki anlaşmalara varmışlardır :

Madde 1

1. Her Sözleşen Taraf diğer Sözleşen Tarafa işbu Anlaşmanın Ekinde tasrih edilmiş bulunan yollar üzerinde (bundan böyle « tasrih edilmiş hava yolları » diye anılacaktır) hava servisleri (bundan böyle « tasrih edilmiş hava servisleri » diye anılacaktır) işletmek hakkını verir.

2. Subject to the provisions of this Agreement, any specified air service may be inaugurated in all or in part, immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article II

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, the specified air services.

2. On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this Article and of Article III of the present Agreement, without undue delay, grant to the airlines designated the appropriate operating permission.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party before granting operating permission to an airline designated by the other Contracting Party, may require the airline to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws, rules and regulations which they normally apply to the operation of scheduled air services, provided that such laws, rules and regulations do not conflict with the provisions of the Convention or of the present Agreement.

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 specified air services.

Article III

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in Article V 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 it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in the nationals of the Contracting Party designating the airline.

2. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the rights specified in Article V 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 the airline fails to comply with the laws, rules and regulations of the Contracting Party granting these rights or to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement. Such action, however, shall not take place before the intention to do so is notified to the other Contracting Party and consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties has not led to agreement within a period of twenty-eight days from the date of the said notification.

2. Tasrih edilmiş herhangi bir servise, işbu Anlaşmanın hükümleri mahfuz kalmak şartıyla, kâmilen veya kısmen derhal veya daha sonraki bir tarihte başlanılabilmesi, kendisine bu haklar bahşedilen Sözleşen Tarafın ihtiyarına bağlıdır.

Madde 2

1. Her Sözleşen Taraf öteki Sözleşen Tarafa, işbu Anlaşmanın hükümleri dairesinde, tasrih edilmiş hava servislerini işletmek maksadıyla bir veya daha fazla hava hatları tâyin ettiğini yazı ile bildirecektir.
2. Tâyin keyfiyetini tebellüğ eden öteki Sözleşen Taraf, işbu maddenin 3 ncü fıkrasıyla Anlaşmanın 3 ncü maddesi hükümlerine tevfikân, tayin edilmiş bulunan hava hatlarına gecikmeksizin gereken müsaadeyi verecektir.
3. Bir Sözleşen Tarafın havacılık makamları öteki Sözleşen Tarafca tâyin edilmiş bulunan bir hava işletmesine işletme müsaadesi vermeden önce o hava işletmesinden, tarifeli hava servisleri işletilirken normal şekilde tatbik edilen kanunlar, nizamlar ve talimatlardaki şartları ifaya ehil olduğuna dair kendisinin tatmin edilmesini isteyebilir, şu kadar ki bu kanunlar, nizamlar ve talimatlar Sözleşmenin veya işbu Anlaşmanın hükümlerine aykırı olmaya.
4. İşbu maddenin (1) nci ve (2) nci fıkralarının hükümleri yerine getirilir getirilmez bu suretle tâyin edilmiş ve yetkilendirilmiş olan bir hava işletmesi, tasrih edilen hava servislerini her zaman icraya başlayabilir.

Madde 3

1. Sözleşen Taraflardan her biri bir hava işletmesinin esas mülkiyetinin ve fiilî kontrolünün o hava işletmesini tâyin eden Sözleşen Tarafın veya uyruklularının elinde bulunduğuna kanaat getirmeyecek olursa hava işletmesinin tâyinini reddetmek ve işbu Anlaşmanın 5. nci maddesinde hava işletmesine verileceği tasrih edilmiş bulunan hakları vermekten imtina etmek veya bunları geri almak veya bu hakların kullanılması hususunda zarurî göreceği şartları kabul ettirmek hakkını haiz olacaktır.
2. Sözleşen Taraflardan her biri, Taraplara mensup bir hava işletmesinin Sözleşen Taraflardan birinin kanunlarına, nizamlarına ve talimatlarına riayet etmemesi hallerinde bu hava işletmesini işbu Anlaşmanın 5. nci maddesinde tasrih edilen hakları kullanmaktan mahrum kılmak veya bu hakların kullanılması hususunda zarurî göreceği şartları kabule davet etmek hakkını haiz olacak veyahut aksi halde işbu Anlaşmada izah edilen şartlar dairesinde hareket edecektir.

Ancak böyle bir karar, bu tarzda hareket edilmek niyetinde bulunulduğu diğer Sözleşen Tarafa teblig edildikten sonra ve her iki Tarafın havacılık makamları beynindeki istişareler tebliğ yapıldığı tarihten itibaren 28 gün zarfında bir anlaşmaya müncer olmadığı takdirde tatbik mevkiine konulacaktır.

Article IV

1. The laws, rules and regulations of one Contracting Party especially those relating to :

- (a) 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 the aircraft of the designated airlines of the Contracting Party.
- (b) entry into or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, quarantine and exchange regulations shall be applicable to the passengers, crew and cargo of the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party, in the territory of the former Contracting Party.

2. (a) In certain areas which either Contracting Party may delimit within its territory and notifies their descriptions as well as any subsequent alterations therein, to the other Contracting Party ; the operation of the air services specified by the latter Contracting Party shall be subject to the approval of the competent military authorities.

(b) Each Contracting Party shall designate the points of entry into and exit from its territory as well as the routes to be followed therein by the specified air services of the other Contracting Party.

Article V

1. In the operation of the specified air services, each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party, subject to the provisions of Articles VI and VII, the right of putting down and taking on in the territory of one Contracting Party international traffic originating in or destined for the territory of the other Contracting Party or of a third country.

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, whatever the origin or the ultimate destination for such traffic.

Article VI

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate on the specified air routes between their respective territories.

2. The air services provided by the designated airlines of either Contracting Party shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor,

Madde 4

1. Sözleşen Taraplardan birine ait olup milletlerarası haya seyrüseferinde işliyen uçakların bilhassa :

a) Kendi ülkesine giriş ve çıkışı ile veya bu uçakların kendi ülkesinde iken işletilmesi ve seyrüseferi ile ilgili kanunlar, nizamlar ve talimatlar diğeri Sözleşen Tarafın tâyin edilmiş hava işletmeleri uçaklarına da tatbik edilecektir.

b) Sözleşen Taraplardan birinin ülkesinde uçak yolcusu, mürettebatı veya hamulesinin giriş ve çıkışı ile ilgili (giriş müsaadesi, çıkış müsaadesi, göç, pasaport, gümrük, karantina ve döviz talimatnamesi gibi hususata müteallik) kanunlar, nizamnameler ve talimatnameler diğeri Sözleşen Tarafın tâyin edilmiş hava işletmelerine ait uçakların yolcularına, mürettebatına veya hamulesine de ilk Tarafın ülkesinde bulunduğu zaman, tatbik edilecektir.

2. a) Sözleşen Taraplardan biri kendi ülkesindeki bazı bölgeleri tahdid ettiği ve bunun mahiyetinden ve aynı zamanda yapılacak herhangi muahhar değişikliklerden öteki Tarafı haberdar eylediği taktirde ; son Sözleşen Tarafca tasrih edilmiş olan hava servislerinin işletilmesi yetkili askerî makamların tasvibine bağılı olacaktır.

b) Sözleşen Taraplardan her biri diğeri Sözleşen Tarafca tasrih edilmiş hava servislerinin kendi ülkesine giriş ve ülkesinden çıkış noktaları ile bu ülkede tâkib edeceği yolları tâyin edecektir.

Madde 5

1. Tasrih edilmiş hava servislerinin işletilmesinde, her Sözleşen Taraf, öteki Tarafın tâyin edilmiş hava işletmelerine, 6. nci ve 7. nci maddelerin hükümleri mahfuz kalmak şartıyla, Sözleşen Taraplardan birinin ülkesinden Sözleşen öteki Tarafın ülkesine veya üçüncü bir memleket ülkesine milletlerarası yolcu, yük ve posta taşımak hakkını verir.

2. Bu maddenin (1) nci fıkrası, bir Sözleşen Tarafın hava işletmelerine ücret veya ivaz mukabilinde öteki Sözleşen Tarafın ülkesindeki bir noktadan diğeri bir noktası için, menşei veya nihaf hedefi ne olursa olsun, yolcu, yük veya posta almak hakkını vermez.

Madde 6

1. İki ülke arasında tasrih edilmiş hava yollarında işlemek hususunda Sözleşen Taraplardan her birinin muayyen hava işletmelerine müsait ve müsavi imkânlar verilecektir.

2. Sözleşen Tarafarca tâyin edilmiş hava işletmelerinin işletecekleri hava servisleri, makul yük haddini, o işletmeyi tâyin eden ülke ile yolcu, yük ve

of capacity adequate to the current and reasonably anticipated traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airlines and the countries of ultimate destination of the traffic.

3. In the operation of the specified air services of either Contracting Party the combined capacity provided by the designated airlines of both Contracting Parties for each sector of the specified air routes, one end of which is in the territory of either Contracting Party, together with the capacity provided by the other air services on the sectors, shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transportation.

Article VII

In the operation of the specified air services the rights granted to the airlines designated by either Contracting Party shall not be exercised to the detriment or the disadvantage of any airline of the other Contracting Party, operating on all or part of the same route.

Article VIII

Fuel and lubricating oils taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall, subject to compliance in other respects with the customs regulations of the latter Contracting Party, be exempted from customs duties, inspection fees and similar charges imposed in the territory of the latter Contracting Party.

This treatment shall be in addition to that accorded under Article 24 of the Convention.

Article IX

Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables, rate schedules and all other similar relevant information concerning the operation of the specified air services and copies of all modifications of such time tables, rate schedules and information.

Article X

When, for the purpose of economy of onward carriage through traffic, aircraft of different capacity are used by a designated airline of one Contracting Party on different sections of a specified air route, with the point of change in the territory of the other Contracting Party, such change of aircraft should not be inconsistent with the provisions of this Agreement relating to the capacity of the air services and the carriage of traffic. In such cases the second aircraft shall be scheduled

postanın nihai hedefi olan memleketler arasında istiaab hacmını günlük ve makul şekilde tahmin edilmiş nakil ihtiyaclarına uygun olarak ayarlamayı başlıca hedef ittihaz edeceklerdir.

3. Söleşen Taraflara ait muayyen hava servislerinin işletilmesinde Söleşen Tarafların tâyin edilmiş olan hava işletmelerince tertiplenmiş müşterek istiaab hacmı, halkın hava ulaştırması ihtiyacı ile makul bir nisbet dairesinde idame edilecektir.

Madde 7

Muayyen hava servislerinin işletilmesinde her iki Söleşen Tarafca tâyin edilmiş bulunan hava işletmelerine verilen haklar, aynı yolun hepsinde veya bir kısmında işliyen öteki Tarafın herhangi bir hava işletmesinin aleyhine veya zararına kullanılmayacaktır.

Madde 8

Bir Akid Tarafın tâyin edilmiş hava işletmeleri tarafından diğer Akid Taraf ülkesinde uçağa yükletilen akaryakıt ve makine yağları, diğer hususatta bu ikinci Söleşen Tarafın gümrük nizamlarına uyulmak şartıyla, yine bu Söleşen Tarafın ülkesinde gümrük resimlerinden, muayene ücretlerinden ve benzer harçlardan muaf olacaktır.

Bu muamele, Söleşmenin 24. ncü maddesiyle bahşedilen haklara bir ilâve teşkil edecektir.

Madde 9

Her Söleşen Taraf, tâyin ettiği hava işletmelerini öteki Söleşen Tarafın havacılık makamlarına, mümkün olduğu kadar evvelden, tasrih edilmiş hava servislerinin işletilmesi hususunda vakti-hareket cetvellerini, ücret tarifelerini ve bunlara müteallik benzer malûmatın ve bu gibi vakti-hareket cetvellerinde, ücret tarifelerinde ve malûmatta yapılacak tâdilâtın birer örneğini vermekte mükellef tutacaktır.

Madde 10

Bir memlekettten alınıp ileri memleketlere götürülecek yolcu ve eşyanın ulaştırmasında Anlaşan Taraflardan birince tâyin edilmiş hava işletmesi tarafından tasrih olunan hava yolunun muhtelif kısımlarında, aktarma noktaları Söleşen Taraflardan ötekinin ülkesinde olmak üzere, ekonomi maksadıyla muhtelif istiaab hacımlı uçaklar kullanıldığı taktirde, uçakların bu şekilde değıştirilmesi işbu Anlaşmanın hava servislerine ve yolcu ve yük taşımaya müteallik istiaab hacmı

to provide a connecting service with the first aircraft, and shall await its arrival except in the case of *force majeure*.

This change of aircraft in the territory of either Contracting Party can only take place in respect of traffic proceeding beyond that territory and at the last airport of call therein.

Article XI

1. Rates shall be fixed at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of economical operation, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the rates charged by the other scheduled air service operators on the route concerned or part thereof.
2. The rates to be charged by any of the airlines designated under this Agreement in respect of traffic on any of the specified air routes between the territories of the two Contracting Parties or between the territory of a third country and the territory of one of the Contracting Parties shall be fixed either ;
 - (a) in accordance with such rate resolutions as may be adopted by an international organisation of airlines, to which the designated airlines under this Agreement are members, and accepted for that purpose by the Contracting Parties ; or,
 - (b) by agreement between the airlines designated by both Contracting Parties to operate the agreed air services where these airlines are not members of the same international organisation of airlines, or where no resolution as referred to in 2 (a) above has been adopted ; provided that, if either Contracting Party has not designated an airline in respect of any of the specified air routes and rates for that route have not been fixed in accordance with paragraph 2 (a) above, the airlines designated by the other Contracting Party to operate on that route may fix the rates therefor.
3. Rates so fixed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective thirty days after their receipt by the said aeronautical authorities unless either authority has given notice of disapproval.
4. In the event that rates are not fixed in accordance with paragraph 2 above, or that the aeronautical authorities of either Contracting Party disapprove of the rates so fixed, the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and shall take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the Contracting Parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XVI. Pending the settlement of the dispute by agreement, or until

hükümlerine aykırı olmayacaktır. Bu gibi hallerde ikinci uçağa birinci uçakla irtibat temini vazifesi verilecek ve o da ikinci uçağın muvasalatını bekleyecektir, fevkalâde haller müstesnadır.

Her iki Sözleşen Tarafın ülkesinde yapılacak olan işbu uçak deęiřtirmesi, münhasıran öteki Sözleşen Tarafın daha ilerisine götürülecek olan yolcu, yük ve posta için ve uçağın o ülkede en son uğrayacağı hava meydanında yapılacaktır.

Madde 11

1. Ücretler, ekonomik işletme masrafları, makul kazanç, servisin karakteristik farkları (sür'at standartları ve rahatlık da dahil olduğu halde) gibi bil'umum ilgili âmiller gözönünde tutulmak suretiyle makul bir halde tesbit edileceęi gibi öteki programlı hava servisi işletmeleri de malûm yolda veya bu yolun bir kısmında ücretleri aynı şekilde tesbit edecektir.

2. İki Sözleşen Tarafın ülkeleri ile veya üçüncü bir memleketin ülkesi ile Sözleşen Taraflardan birinin ülkesi arasındaki tasrih edilmiş hava yollarının herhangi birinde yolcu, yük ve posta nakliyatında işbu Anlaşmaya tevfikân tâyin olunan hava işletmelerinin herhangi biri tarafından alınacak ücretler aşağıdaki fıkralardan birine göre tesbit edilecektir :

a) İşbu Anlaşma gereğince tâyin edilmiş olan hava işletmelerinin üyesi buldukları milletlerarası bir hava teşkilatı tarafından kabul edilen ücret kararlarına göre ; veya

b) Bu hava işletmeleri aynı havacılık teşkilatına üye bulunmuyorlarsa veya yukarıdaki 2 nci fıkranın (a) bendinde zikredilen karar alınmış değilse ücretler, kabul edilmiş servisleri işletmeğe her iki Tarafca mezun kılınmış olan hava işletmeleri tarafından kararlaştırılır. Şayet Sözleşen Taraflardan biri tasrih edilmiş yollardan herhangi biri için bir hava işletmesi tâyin etmemiş ve o yol için ücretler, yukarıdaki 2 (a) fıkrasına tevfikân tesbit olunmamış ise, diğer Sözleşen Tarafca o yol üzerinde işlemek üzere tâyin edilmiş olan hava işletmeleri tarafından tesbit olunur.

3. Bu suretle tesbit edilen ücretler iki Sözleşen Tarafın havacılık makamlarının tasvibine sunulur ve adıgeçen havacılık makamlarına vusûlünden itibaren, iki Tarafdan birinin havacılık makamınca bunun kabule şayan olmadığı hakkında bir ihtarda bulunulmadığı taktirde, otuz gün sonra muteber olur.

4. Ücretler, yukarıdaki (2) nci fıkraya göre tesbit edilmediği veya tesbit edilen ücretler Sözleşen Taraflardan birinin havacılık makamınca kabul olunmadığı hallerde bizzat Sözleşen Taraflar bir anlaşmaya varmağa çalışacaklar ve böyle bir anlaşmayı müessir kılmak için gereken bütün tedbirlere başvuracaklardır. Sözleşen Taraflar şayet bir anlaşmaya varamazlarsa anlaşmazlık hakkında 16. nci madde hükümlerine göre hareket olunacaktır. Anlaşmazlığın anlaşma yoluyla

it is decided under Article XVI, the rates already established, or if no rates have been established, reasonable rates shall be charged by the airline concerned.

Article XII

This Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation.

Article XIII

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the Contracting Parties will consult each other at the request of either authority for the purpose of ensuring the observance of the principles and the fulfilment of the provisions set up in this Agreement and will exchange such information as is necessary for that purpose.

Article XIV

If a general multilateral convention on traffic rights for scheduled international air services comes into force, to which both Contracting Parties adhere, the present Agreement shall be amended so as to confirm with the provisions of such convention.

Article XV

If either Contracting Party considers it desirable to modify the terms of the Annex to this Agreement it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, and in that event such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Modifications agreed between these authorities will come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

Article XVI

Without prejudice to Article XVII of this Agreement :

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 within ninety days,
 - (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,

veya 16. ncı madde hükümlerine göre halline kadar evvelce tekarrür etmiş ücretler veya, şayet böyle bir ücret tekarrür etmemiş ise, ilgili her iki hava işletmesi tarafından makul ücretler alınacaktır.

Madde 12

İşbu Anlaşma, Sözleşme ile kurulan Milletlerarası Sivil Havacılık Konseyine tescil ettirilecektir.

Madde 13

Her iki Sözleşen Tarafın havacılık makamları, sıkı işbirliği havası içinde, işbu Anlaşmadaki hükümlerin yerine getirilmesi ve prensiplere riayet edilmesi hususunu temin maksadıyla, her iki makamdan herhangi birinin talebi üzerine, muntazaman birbirleriyle danışmalarda bulunacak ve bu maksada hâdim malûmatı birbirlerine vereceklerdir.

Madde 14

Şayet, Milletlerarası programlı hava işletmelerinin ulaştırma haklarına dair her iki Sözleşen Tarafı ilgilendiren genel mahiyette çok taraflı bir Sözleşme tatbik mevkiine girecek olursa işbu Anlaşma, böyle bir Sözleşmenin hükümlerine uygun olarak, tâdil edilecektir.

Madde 15

Sözleşen Taraflardan biri işbu Anlaşma Ekindeki şartların tâdilini arzu ettiği takdirde iki Sözleşen Tarafın havacılık makamları arasında danışma yapılmasını isteyebilir. Bu takdirde işbu danışmalar, talep tarihinden itibaren olmak üzere 60 günlük bir süre için de yapılacaktır. Yukarıda anılan makamlar arasında kararlaştırılan tâdiller, diplomatik nota teatisi suretiyle tasvib edildikten sonra yürürlüğe girecektir.

Madde 16

İşbu Anlaşmanın 17. nci maddesine hâlel gelmemek üzere

1. Sözleşen Taraflar arasında işbu Anlaşmanın yorumlanmasına veya uygulanmasına mütedair herhangi bir anlaşmazlık çıkarsa Sözleşen Taraflar, ilk tedbir olarak, anlaşmazlığı müzakere ile aralarında halle çalışacaklardır.
2. Şayet Sözleşen Taraflar 90 gün zarfında anlaşmazlığı müzakere ile halledemezlerse,
 - a) Anlaşmazlığı aralarında tayin edecekleri bir hakem mahkemesinin veya diğer bir şahsın veya teşekkülün kararına sunacaklardır ; veya

(b) if they do not agree, or having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition within thirty days, either Contracting Party may submit the dispute for decision to the Council of the International Civil Aviation Organization.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. If, and so long as either Contracting Party or 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 which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline of the Contracting Party in default.

Article XVII

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 Council of 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 Council of the International Civil Aviation Organization.

Article XVIII

1. For the purpose of this Agreement, the term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the Pakistan Government, the Director General of Civil Aviation, or any person or body duly authorised to act on his behalf; and in the case of the Turkish Government, the Ministry of Communications and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Ministry.

2. The term "designated airlines" shall mean the air transport enterprises which the aeronautical authorities of one Contracting Party have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as being the airlines designated by it for the operation of the specified air services.

3. The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

b) Şayet anlaşamazlarsa veya, şayet, anlaşmazlığın halli için bir hakem mahkemesine müracaatı kararlaştırmış iken bunun teşekkül tarzı hakkında 30 gün içinde anlaşmaya varamazlarsa Sözleşen Taraflardan her biri anlaşmazlığı Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı Konseyinin kararına sunabilecektir.

3. Sözleşen Taraflar, işbu maddenin (2) nci fıkrasına tevfikan verilecek herhangi bir kararı kabul edeceklerini der'uhte ederler.

4. Eger Sözleşen Taraflardan biri veya her iki Sözleşen Tarafın tâyin edilmiş bir hava işletmesi işbu maddenin (2) nci fıkrasına tevfikan verilmiş bir kararı icrada kusur edecek ve etmekte devam eyliyecek olursa öteki Sözleşen Taraf kusur eden Tarafa veya o Sözleşen Tarafın tâyin edilmiş hava işletmesine, işbu Anlaşmaya istinaden verilmiş olan herhangi bir hakkı tahdide, vermemeğe veya geri almağa kazanır.

Madde 17

Sözleşen Taraflardan biri işbu Anlaşmaya son vermeği arzu ettiği taktirde, öteki Tarafa her zaman bunu ihbar edebilecektir. Böyle bir ihbar aynı zamanda Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı Konseyine de bildirilecektir. Böyle bir ihbar yapıldığı taktirde, işbu Anlaşma ihbarın öteki Sözleşen Tarafca alınması tarihinden 12 ay sonra hitama erecektir. Meğer ki ihbar mutabık kalınarak bu müddet geçmeden geri alınmış olsun. Öteki Sözleşen Tarafca ihbarın alındığı bildirilmemiş olduğu hallerde ihbarın alındığı Milletlerarası Sivil Havacılık Konseyi tarafından bildirildikten 14 gün sonra buna öteki Sözleşen Tarafca alınmış nazarıyla bakılacaktır.

Madde 18

1. İşbu Anlaşmada sözügeçen « havacılık makamları » tabiriyle Türkiye Hükümetince, şimdilik Münakalât Vekâleti ve işbu Vekâletin haiz olduğu salâhiyetleri kullanmağa me'zun herhangi bir şahıs veya makam kastedilecektir. Pakistan Hükümetince de, şimdilik Sivil Havacılık Umum Müdürü ve işbu Umum Müdürün haiz olduğu salâhiyetleri kullanmağa mezun herhangi bir şahıs veya makam kastedilecektir.

2. « Tâyin edilmiş hava işletmeleri » tabiri ile Sözleşen Taraflardan birinin havacılık makamlarınca öteki Taraf havacılık makamlarına muayyen hava servislerini işletmek üzere kendisi tarafından mezun kılındığı yazı ile bildirilecek olan hava ulaştırmaları teşebbüsleri kastedilecektir.

3. İşbu Anlaşmanın Eki, Anlaşmanın bir parçası gibi telâkki edilecek ve Anlaşmaya yapılacak bütün atıflar Eke de şâmil olacaktır. Meğer ki aksi sarahaten zikredilmiş ola.

Article XIX

This Agreement shall come into force as soon as both Contracting Parties have notified each other that their constitutional requirements have been fulfilled.

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

DONE at Karachi the 2nd day of November 1955, in the English and Turkish languages each of which shall be of equal authenticity.

For the Government of Pakistan
(Signed) M. H. ALI
Joint Secretary
Ministry of Defence

For the Republic of Turkey :
(Signed) S. R. ARBEL
Ambassador for Turkey

A N N E X

An airline designated by the Government of Pakistan shall be entitled to operate an air service in both directions on the route specified and to land for traffic purposes in Turkey at the point specified in this paragraph :

Karachi — points in Middle East and /or Egypt— Istanbul — points in Europe to London and beyond in both directions.

2. The airlines designated by the Government of Turkey shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified and to land for traffic purposes in Pakistan at the points specified in this paragraph :

(i) Istanbul or Ankara — Beirut — Baghdad — Karachi and points beyond in both directions.

(ii) Istanbul or Ankara — Damascus — Baghdad — Karachi and points beyond in both directions.

3. In case the designated airlines of either Contracting Party do not handle their own traffic in the territory of the other Contracting Party through their own office and by their own personnel, the latter may require them to assign such functions to an organisation approved by its aeronautical authorities and bearing its nationality.

Madde 19

İşbu Anlaşma, teşrii muamelelerin ifa edilmiş olduğunu her iki Sözleşen Tarafın birbirine haber vermesini müteakip yürürlüğe girecektir.

Yukarıdakileri tasdiken, aşağıda imzaları bulunan ve Hükûmetleri tarafından bu hususda usûlü dairesinde yetkilendirilmiş olan murahhaslar, işbu Anlaşmayı imza ederek mühürlemişlerdir.

2. Kasım 1955 tarihinde Karaçi'de türkçe ve ingilizce olarak ver her iki lisandaki metin aynı derecede muteber olmak üzere tanzim kılınmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti adına :

Büyükelçi

(imza) S. R. ARBEL

Pakistan Hükûmeti adına :

Millî Müdafaa Nezareti

Müsteşar yardımcısı

(imza) M. H. ALI

E K

A

Pakistan Hükûmetince tayin olunan bir hava işletmesi, tasrih edilen yol üzerinde her iki istikamette hava servisi işletmek ve Türkiye'de aşağıdaki fıkrada tasrih olunan noktalarda, yolcu, yük ve posta için yere inmek hakkını haiz olacaktır :

Karaçi – Orta Doğu veya Mısır'da noktalar – İstanbul – Avrupa'da noktalar – Londra ve daha ötesine, her iki istikamette.

B

Türkiye Hükûmetince tâyin olunan hava işletmeleri, tasrih edilen yollardan her biri üzerinde her iki istikamette hava servisleri işletmek ve Pakistan'da aşağıdaki fıkrada tasrih edilen noktalarda, yolcu, yük ve posta için yere inmek hakkını haiz olacaklardır :

1. İstanbul veya Ankara – Berut – Badgad – Karaçi ve her iki cihette olmak üzere daha ilerideki noktalar.
2. İstanbul veya Ankara – Şam – Bagdad – Karaçi ve her iki istikamette olmak üzere daha ilerideki noktalar.

Akid Taraflardan birinin tâyin edilmiş hava işletmeleri, diger Akid Taraf ülkesindeki kendi nakliyat işlerini kendi bürolarında kendi memurları tarafından bizzat yapmayacak olursa bu sonuncu, onlardan bu işlerin tedvirini kendi havacılık makamları tarafından tasvib edilmiş ve kendi tabiiyetini haiz bir teşekküle havalesini istiyebilir.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 4505. ACCORD¹ DE SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT PAKISTANAIS ET LA RÉPUBLIQUE TURQUE. SIGNÉ À KARACHI, LE 2 NOVEMBRE 1955

Le Gouvernement pakistanais et le Gouvernement turc, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux³, ouverts tous deux à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommés « la Convention » et « l'Accord relatif au transit »),

Considérant qu'il est souhaitable d'organiser les services aériens internationaux d'une manière sûre et méthodique et de favoriser dans toute la mesure du possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine,

Considérant également qu'il est souhaitable de stimuler les voyages aériens internationaux aux tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une économie saine, de façon à faire régner la bonne entente et l'amitié entre les peuples et à s'assurer les nombreux avantages indirects qu'offre ce moyen de transport pour le bien mutuel des deux pays,

Désireux de conclure un accord en vue d'encourager le développement des services commerciaux réguliers de transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Ont désigné à cette fin les plénipotentiaires soussignés qui, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe⁴ du présent Accord (ci-après dénommés les services aériens indiqués) sur les routes indiquées dans ladite annexe (ci-après dénommées les routes aériennes indiquées).
2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, tout service aérien indiqué pourra être inauguré immédiatement ou à une date ultérieure, en totalité ou en partie, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

¹ Entré en vigueur le 13 août 1956, dès que chacune des deux Parties contractantes a fait connaître à l'autre que les conditions requises par sa procédure constitutionnelle ont été remplies, conformément à l'article XIX.

² Voir note 2, p. 29 de ce volume.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 84, p. 389 ; vol. 139, p. 469 ; vol. 178, p. 419 ; vol. 199, p. 363, et vol. 260, p. 462.

⁴ Voir p. 241 de ce volume.

Article II

1. Chaque Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transports aériens qui, en vertu du présent Accord, seront chargées d'exploiter les services aériens indiqués.
2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante sera, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de l'article III du présent Accord, tenue d'accorder sans délai inutile la permission d'exploitation voulue aux entreprises désignées.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront, avant d'accorder la permission d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, exiger de cette entreprise la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois, règlements et instructions normalement appliqués par ces autorités à l'exploitation des services aériens réguliers, à condition que ces lois, règlements et instructions ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la Convention ou celles du présent Accord.
4. Lorsque les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées, une entreprise désignée et autorisée pourra, à tout moment, mettre en exploitation les services aériens indiqués.

Article III

1. Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise, de refuser ou de retirer à une entreprise les droits énoncés à l'article V du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, ou de ses ressortissants.
2. Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise, des droits énoncés à l'article V du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où cette entreprise ne se conformerait pas aux lois, règlements et instructions de la Partie contractante qui accorde les droits ou ne conformerait pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord. Cette mesure ne pourra toutefois être prise que si l'autre Partie contractante en a été préalablement avisée et que les consultations entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'aboutissent pas à une entente dans un délai de 28 jours à compter de la date de l'avis.

Article IV

1. a) Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur pré-

sence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

b) Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs — par exemple les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douanes, de quarantaine et de contrôle des changes — seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante pendant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie.

2. a) Dans certaines zones que l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra délimiter sur son territoire et dont elle fera connaître le tracé, avec toutes modifications ultérieures, à l'autre Partie contractante, l'exploitation, par cette autre Partie, des services aériens indiqués sera soumise à l'approbation des autorités militaires compétentes.

b) Chaque Partie contractante désignera, pour les services aériens indiqués qu'assurera l'autre Partie contractante, les points d'entrée et de sortie ainsi que la route à suivre sur son territoire.

Article V

1. Sous réserve des dispositions des articles VI et VII, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie qui exploiteront les services aériens indiqués, le droit de décharger et de charger sur son territoire, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne confèrent pas aux entreprises d'une Partie contractante 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, quelle que soit la provenance ou la dernière destination du trafic en question.

Article VI

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter les services aériens, dans des conditions équitables et égales, sur les routes aériennes reliant leurs territoires respectifs.

2. Les services aériens assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toujours pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise et les pays de dernière destination du trafic.

3. En exploitant les services aériens confiés à l'une ou l'autre des Parties contractantes, les entreprises désignées par les deux Parties devront offrir, sur chaque section des routes aériennes indiquées dont l'une des extrémités est située sur le territoire de l'une ou l'autre Partie, une capacité totale qui, compte tenu de la capacité offerte par les autres services aériens assurés sur les mêmes sections, soit raisonnablement adaptée aux besoins du public en matière de transports aériens.

Article VII

En exploitant les services aériens indiqués, les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes s'abstiendront de faire usage des droits qui leur sont accordés au détriment ou au désavantage de toute entreprise de l'autre Partie contractante exploitant tout ou partie de la même route.

Article VIII

Les carburants et les huiles lubrifiantes pris à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie, tout en restant par ailleurs assujettis aux règlements douaniers de cette autre Partie, seront exonérés des droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires imposés dans ledit territoire.

Ce traitement aura un caractère supplétif par rapport à celui qui est accordé en vertu de l'article 24 de la Convention.

Article IX

Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs et tous autres renseignements utiles de cet ordre concernant l'exploitation des services aériens indiqués, ainsi que le texte de toutes modifications desdits horaires, tarifs et renseignements.

Article X

Lorsque, pour assurer l'acheminement du trafic direct jusqu'à destination dans des conditions économiques, l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes utilisera, sur diverses sections d'une route aérienne indiquée, des aéronefs de capacité différente et que le changement d'aéronef s'effectuera sur le territoire de l'autre Partie contractante, ce changement ne devra pas aller à l'encontre des dispositions du présent Accord relatives à la capacité des services aériens et à l'acheminement du trafic. En pareil cas, le second aéronef, dont l'horaire sera fixé de manière à assurer la correspondance avec le premier, devra attendre l'arrivée de celui-ci sauf en cas de force majeure.

Ce changement d'aéronef sur le territoire d'une Partie contractante n'aura lieu que pour le trafic allant au-delà dudit territoire, et uniquement au dernier aéroport d'escale sur ce territoire.

Article XI

1. Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal, des différences entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises exploitant des services aériens réguliers sur tout ou partie de la même route.
2. Les tarifs que toute entreprise désignée en vertu du présent Accord devra appliquer au trafic sur l'une quelconque des routes aériennes indiquées entre les territoires des deux Parties contractantes ou entre le territoire de l'une d'elles et celui d'un pays tiers, seront fixés :
 - a) Soit conformément aux résolutions tarifaires qui seraient adoptées par une organisation internationale de transporteurs aériens à laquelle appartiennent les entreprises désignées en vertu du présent Accord, et qui seraient acceptées à cette fin par les deux Parties contractantes ;
 - b) Soit par voie d'accord entre les entreprises désignées par les deux Parties contractantes pour exploiter les services aériens convenus, lorsque ces entreprises ne feront pas partie de la même organisation internationale de transporteurs aériens ou lorsqu'aucune résolution n'aura été adoptée comme il est prévu à l'alinéa *a* ci-dessus, étant entendu que si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné d'entreprise pour exploiter l'une quelconque des routes aériennes indiquées et que les tarifs applicables à cette route n'ont pas été fixés comme il est dit à l'alinéa *a* ci-dessus, les entreprises désignées par l'autre Partie contractante pour exploiter cette route pourront fixer les tarifs à y appliquer.
3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes et entreront en vigueur trente jours après la date à laquelle ces autorités en auront reçu communication, à moins que l'une ou l'autre n'ait notifié son opposition.
4. Si les tarifs ne sont pas fixés comme il est dit au paragraphe 2 ci-dessus, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante refusent d'approuver les tarifs fixés, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à un accord et prendront toutes mesures nécessaires pour y donner effet. Si elles ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XVI. En attendant que le différend soit réglé par voie d'accord ou conformément aux dispositions de l'article XVI, l'entreprise intéressée appliquera les tarifs déjà établis ou, à défaut, des tarifs raisonnables.

Article XII

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XIII

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront, à la demande de l'une ou l'autre, en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord, et elles échangeront les renseignements nécessaires à cette fin.

Article XIV

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux droits de trafic des services de transports réguliers aériens internationaux entrerait en vigueur, et où les deux Parties contractantes y adhéreraient, le présent Accord sera modifié et rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Article XV

Si une Partie contractante estime souhaitable de modifier les clauses de l'annexe du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ; dans ce cas, ces consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Les modifications dont ces autorités seront convenues prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article XVI

Sans préjudice des dispositions de l'article XVII du présent Accord :

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations dans un délai de quatre-vingt-dix jours,
 - a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme ; ou
 - b) Si elles ne parviennent pas à un accord ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent s'entendre sur la composition de ce tribunal dans un délai de trente jours, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une des Parties contractantes, ou une entreprise qu'elle aura désignée, ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie 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 en faute ou à l'entreprise désignée par cette Partie.

Article XVII

Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie, son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, 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 XVIII

1. Aux fins du présent Accord, l'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Gouvernement pakistanais, du Directeur général de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme dûment habilités à agir en son nom et, en ce qui concerne le Gouvernement turc, du Ministère des communications et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministère.

2. L'expression « entreprises désignées » s'entend des entreprises de transports aériens dont les autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie qu'elles sont les entreprises désignées par la première Partie pour exploiter les services aériens indiqués.

3. L'annexe du présent Accord sera considérée comme faisant partie dudit Accord et toute mention de l'Accord visera également l'annexe, sauf lorsqu'il en sera disposé autrement de façon expresse.

Article XIX

Le présent Accord entrera en vigueur dès que chacune des deux Parties contractantes aura fait connaître à l'autre Partie que les conditions requises par sa procédure constitutionnelle sont remplies.

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.

FAIT à Karachi le 2 novembre 1955, en langue anglaise et en langue turque, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement pakistanais :

(Signé) M. H. ALI

Sous-Secrétaire général au Ministère de la défense nationale

Pour la République de Turquie :

(Signé) S. R. ARBEL

Ambassadeur de Turquie

A N N E X E

1. Une entreprise désignée par le Gouvernement pakistanais sera autorisée à exploiter, dans les deux sens, un service aérien sur la route indiquée, et à effectuer des escales commerciales en Turquie aux points spécifiés ci-après :

Karachi – points au Moyen-Orient et /ou en Égypte – Istanbul – points en Europe à Londres et au-delà dans les deux sens.

2. Les entreprises désignées par le Gouvernement turc seront autorisées à exploiter dans les deux sens, des services aériens, sur chacune des routes indiquées et à effectuer des escales commerciales au Pakistan, aux points spécifiés ci-après :

i) Istanbul ou Ankara – Beyrouth – Bagdad – Karachi et au-delà dans les deux sens.

ii) Istanbul ou Ankara – Damas – Bagdad – Karachi et au-delà dans les deux sens.

3. Au cas où les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes n'emploieraient pas leur propre agence et leur propre personnel pour assurer l'exploitation sur le territoire de l'autre Partie contractante, cette dernière pourra leur imposer de confier cette tâche à une organisation agréée par ses autorités aéronautiques et ayant sa nationalité.

No. 4506

**INDIA
and
JAPAN**

Agreement (with annex and exchange of notes) for air services. Signed at New Delhi, on 26 November 1955

Official texts : Hindi, Japanese and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

**INDE
et
JAPON**

Accord de services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à New-Delhi, le 26 novembre 1955

Textes officiels hindoustani, japonais et anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

No. 4506. HINDI TEXT — TEXTE HINDOUSTANI

वैमानिक सेवाओं के लिये भारत और जापान के बीच करार

भारत सरकार और जापान सरकार ने

अपने अपने राज्यक्षेत्रों के बीच और परे वैमानिक सेवाएँ स्थापित करने के प्रयोजन के लिये करार करने की इच्छा से,

तदनुकूल अपने अपने प्रतिनिधियों को इस प्रयोजन के लिये नियुक्त किया है जिनमें कि निम्न रूप से करार हुआ है :—

अनुच्छेद I

7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानि अभिसमय (जो कि एतत्पश्चात् अभिसमय कहा गया है) के वे उपबन्ध, जो कि एतदधीन स्थापित वैमानिक सेवाओं को लागू हैं, अपने वर्तमान पदों में, या दोनों संविदाकर्ता पक्षकारों के बारे में ऐसे संशोधित रूप में, जैसा कि अभिसमय के सुसंगत उपबन्धों के अनुकूल हो, संविदाकर्ता पक्षकारों के बीच वर्तमान करार के प्रयोजन के लिये वर्तमान करार की अवधि में लागू रहेंगे।

अनुच्छेद 2

(I) जब तक कि प्रसंग से अन्यथा अपेक्षित न हो, वर्तमान करार के प्रयोजन के लिये :—

- (क) "वैमानिकी प्राधिकारी" पद से भारत की अवस्था में सिविल विमानि विभाग के महानिदेशक, भारत, और उक्त सिविल विमानि विभाग के महानिदेशक द्वारा अब किये जाने वाले कृत्यों में से कोई, या वैसे ही, कृत्य करने के लिये प्राधिकृत कोई व्यक्ति या निकाय और जापान की अवस्था में परिवहन मंत्रालय और उक्त मंत्रालय द्वारा अब प्रयोग किये जाने वाले कृत्यों में से कोई, या वैसे ही, कृत्य करने के लिये प्राधिकृत कोई व्यक्ति या निकाय अभिप्रेत है,
- (ख) "नामांकित आकाश वाहनी" पद से वह आकाश वाहनी अभिप्रेत है जो कि एक संविदाकर्ता पक्ष द्वारा दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार को लिखित अधिसूचना द्वारा ऐसी अधिसूचना में उल्लिखित मार्ग पर वैमानिक सेवाओं को चलाने के लिये नामांकित कर दी गई होगी और जिसे कि दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार से वर्तमान करार के अनुच्छेद 4 के उपबन्धों के अनुकूल समुचित चालन-अनुज्ञा मिल गई है,
- (ग) "वैमानिक सेवा" पद से वह कोई अनुसूचित वैमानिक सेवा अभिप्रेत है जो कि यात्रियों, माल या डाक के लोक परिवहन के लिये विमान द्वारा की जाती है

- (घ) “अन्तर्राष्ट्रीय वैमानिक सेवा” में वह वैमानिक सेवा अभिप्रेत है जो कि एक से अधिक राज्यों के राज्य क्षेत्रों के ऊपर वाले वायवाकाश में हांकर गुजरती है,
- (ङ) “आकाश वाहनी” से ऐसा कोई वैमानिक परिवहन समुच्चय अभिप्रेत है जो कि अन्तर्राष्ट्रीय वैमानिक सेवा की पेशकश करता है या उसे चलाता है,
- (च) “अट्रैफिक प्रयोजन के लिये विराम” पदावलि से यात्रियों, माल या डाक लेने या उतारने के प्रयोजन से भिन्न प्रयोजन के लिये उतरना अभिप्रेत है,
- (छ) “अनुसूची” पद से वर्तमान करार की, या वर्तमान करार के अनुच्छेद 15 के उपबन्धों के अनुकूल यथा संशोधित, अनुसूची अभिप्रेत है,

(2) अनुसूची वर्तमान करार का अभिन्न भाग है और करार के प्रति सब निर्देश के अन्तर्गत, वहाँ के सिवाय जहाँ कि अन्यथा उपबन्धित है, अनुसूची के प्रति निर्देश भी होगा।

अनुच्छेद 3

प्रत्येक संविदाकर्ता पक्षकार दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार को वे अधिकार देता है जो कि अनुसूची के सम्बद्ध खण्ड में उल्लिखित मार्गों पर अन्तर्राष्ट्रीय वैमानिक सेवाओं को (जो कि एतत्पश्चात् क्रमशः “उल्लिखित मार्ग” और “करारकृत सेवायें” कहे गये या कही गई हैं) स्थापित करने के हेतु उसकी आकाश वाहनियों को योग्य बनाने के लिये वर्तमान करार में उल्लिखित किये गये हैं।

अनुच्छेद 4

(1) किसी “उल्लिखित मार्ग” पर करारकृत सेवायें उस संविदाकर्ता पक्षकार के विकल्प पर, जिसे कि वर्तमान करार के अनुच्छेद 3 के अधीन अधिकार दिये गये हैं, तत्काल या बाद वाली तारीख पर किन्तु—

- (क) जिस संविदाकर्ता पक्षकार को अधिकार दिये गये हैं उस द्वारा उस मार्ग के लिये आकाश वाहनी या आकाश वाहनियों को नामांकित कर दिये जाने पर, और
- (ख) अधिकार देने वाले संविदाकर्ता पक्षकार द्वारा सम्पूक्त आकाश वाहनी या आकाश वाहनियों को समुचित चालन-अनुज्ञा की, जिसे कि वह इस अनुच्छेद के पैरा (2) और अनुच्छेद 7 के पैरा (1) के अधीन रहते हुए विलम्ब के बिना देने के लिये बाध्य होगा, दिये जान पर

ही, न कि उससे पहले, शुरू की जा सकेंगी।

(2) नामांकित आकाश वाहनियों में से प्रत्येक से यह अपेक्षा की जा सकेगी कि वह दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार के वैमानिकी प्राधिकारियों का यह समाधान करे कि वह उन शर्तों को पूरा करने के लिये योग्य है जो कि अन्तर्राष्ट्रीय वैमानिक सेवाओं के चालन को उन प्राधिकारियों द्वारा प्रसामान्यतः और युक्तियुक्त रूप में लागू किये जाने वाली विधियों और विनियमों द्वारा विहित की गई है।

अनुच्छेद 5

(1) वर्तमान करार के अधीन रहते हुए, प्रत्येक संविदाकर्ता पक्षकार की नामांकित आकाश वाहनियां उस समय तक, जब तक कि वे उल्लिखित मार्ग पर करारकृत सेवा चलाती रहेंगी निम्न अर्थात्—

- (क) उतरे बिना दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार के राज्य क्षेत्र के पार उड़ने के,
- (ख) उक्त राज्य क्षेत्र में अट्रैफिक प्रयोजनों के लिये विराम करने के, और
- (ग) उक्त राज्य क्षेत्र में उन स्थानों में, जो कि अनुसूची में उस मार्ग के लिये उल्लिखित हैं, यात्रियों, माल और डाक के अन्तर्राष्ट्रीय ट्रैफिक को उतारने या लेने के प्रयोजनों के लिये विराम के,

विशेषाधिकारों का उपयोग करेंगी ।

(2) इस अनुच्छेद के पैरा (1) की किसी बात से यह न समझा जायेगा कि वह एक संविदाकर्ता पक्षकार की आकाश वाहनियों को दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार के राज्य क्षेत्र में के ही दूसरे स्थान को जाने वाले यात्रियों, माल या डाक को उस संविदाकर्ता पक्षकार के राज्य क्षेत्र में लेने का विशेषाधिकार प्रदान करती है ।

अनुच्छेद 6

(1) वे प्रभार जिन्हें कि संविदाकर्ता पक्षकारों में से कोई अपने नियंत्रणाधीन विमान पत्तनों और अन्य सुविधाओं का उपयोग करने के लिये, दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार की नामांकित आकाश वाहनियों पर लगा सकेगा या लगाये जाने देगा उन प्रभारों से अधिक न होंगे जो कि वैसी ही अन्तर्राष्ट्रीय वैमानिक सेवायें उपबन्धित करने के लिये प्रथम संविदाकर्ता पक्षकार की किसी राष्ट्रीय आकाश वाहनी द्वारा ऐसे विमान पत्तनों और सुविधाओं के उपयोग के लिये दिये जाते हैं ।

(2) ऐसे फ्यूल, उपस्नेहन तेल, अतिरिक्त पुर्जें, नियमित साज-सामान और वैमानिक भाण्डों के प्रदाय पर, जो कि एक संविदाकर्ता पक्षकार की नामांकित आकाशवाहनियों के विमान में दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार के राज्य क्षेत्र में लगा लिये गये या चढ़ा लिये गये हैं और ऐसे विमान द्वारा या उसमें उपयोग के लिये ही आशयित हैं और उस राज्य क्षेत्र में के अन्तिम गन्तव्य विमान-पत्तन से प्रस्थान के समय विमान में ही बना रहता है या बने रहते हैं, सीमा शुल्कों, निरीक्षण फीसों, और तत्सदृश राष्ट्रीय शुल्कों या प्रभारों के बारे में पहले संविदाकर्ता पक्षकार की आकाश वाहनियों से वह बर्ताव किया जायेगा जो कि उस बर्ताव से कम अच्छा नहीं है जैसा कि दूसरा संविदाकर्ता पक्षकार अधिकतम अनुग्राह्य राष्ट्र की, या स्वयं अपने राष्ट्र वाली, उन आकाश वाहनियों के साथ करता है जो कि अन्तर्राष्ट्रीय वैमानिक सेवाओं में लगी हुई हैं, परन्तु संविदाकर्ता पक्षकारों में से कोई दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार की नामांकित आकाशवाहनियों को सीमाशुल्कों, निरीक्षण फीसों या तत्सदृश राष्ट्रीय शुल्कों या प्रभारों से छूट या परिहार देने के आभार के अधीन तब तक न होगा जब तक कि ऐसा दूसरा संविदाकर्ता पक्षकार पहले संविदाकर्ता पक्षकार को नामांकित आकाश वाहनियों को ऐसे प्रभारों से छूट या परिहार नहीं दे देता है ।

अनुच्छेद 7

(1) प्रत्येक संविदाकर्ता पक्षकार वर्तमान करार के अनुच्छेद 5 के पैरा (1) में उल्लिखित विशेषाधिकारों को दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार द्वारा नामांकित आकाश वाहनी के विषय में ऐसी किसी सूरत में, जिसमें कि उसका यह समाधान नहीं होता कि ऐसी आकाश वाहनी का सारभूत स्वामित्व और उस पर प्रभावी नियंत्रण आकाश वाहनी को नामांकित करने वाले संविदाकर्ता पक्षकार में या ऐसे संविदाकर्ता पक्षकार के राष्ट्रों में निहित है, विधारित या अपखण्डित करने का, या उस आकाश वाहनी द्वारा उन विशेषाधिकारों का प्रयोग करने के बारे में ऐसी शर्तें, जैसी कि वह आवश्यक समझे, लगाने का अधिकार संरक्षित रखता है।

(2) प्रत्येक संविदाकर्ता पक्षकार ऊपर के पैरा (1) में निर्दिष्ट विशेषाधिकारों के दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार की नामांकित आकाश वाहनी द्वारा प्रयोग को उस सूरत में, जिसमें कि वह आकाश वाहनी उन विशेषाधिकारों को देने वाले संविदाकर्ता पक्षकार की ऐसी विधियों और ऐसे विनियमों का अनुवर्तन करने में, जैसे कि अभिसमय के अनुच्छेद 11 और 13 में निर्दिष्ट हैं, असफल रहती है, या वर्तमान करार में निहित शर्तों के अनुकूल चालन करने में अन्यथा असफल रहती है निलंबित करने का या उस आकाश वाहनी द्वारा उन विशेषाधिकारों का प्रयोग करने के बारे में ऐसी शर्तें, जैसी कि वह आवश्यक समझे, लगाने का अधिकार संरक्षित रखता है। परन्तु जब तक कि अविलम्ब निलम्बन या शर्तों का लगाना ऐसी विधियों और विनियमों के अतिरिक्त अतिलम्बन को रोकने के लिये आवश्यक न हो, इस अधिकार का प्रयोग दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार से परामर्श करने के बाद ही किया जायेगा।

अनुच्छेद 8

दोनों संविदाकर्ता पक्षकारों की आकाश वाहनियों को करारकृत सेवाओं को अपने अपने राज्य क्षेत्रों के बीच और परे चलाने के लिये सम्यक् और समान अवसर होगा।

अनुच्छेद 9

करारकृत सेवाओं को संविदाकर्ता पक्षकारों में से किसी की आकाश वाहनियों द्वारा चलाये जाने में, दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार की नामांकित आकाश वाहनियों के हितों को ध्यान में रखा जायेगा जिससे कि उन सेवाओं पर अनुचित प्रभाव न पड़े जिन्हें कि अपरवर्ती उन्हीं पूरे मार्गों पर-या मार्गों के भाग पर उपबन्धित कर रही हैं।

अनुच्छेद 10

(1) संविदाकर्ता पक्षकारों को नामांकित आकाश वाहनियों द्वारा उपबन्धित करारकृत सेवायें ऐसी सेवाओं के लिये जनता की आवश्यकताओं से धनिष्ठतः सम्बन्धित होंगी।

(2) नामांकित आकाश वाहनी द्वारा उपबन्धित करारकृत सेवायें वह वहन-सामर्थ्य उपबन्धित करने का अपना प्राथमिक उद्देश्य रखेंगी जो कि उस आकाश वाहनी को नामांकित करने वाले संविदाकर्ता पक्षकार के राज्य क्षेत्र से उद्भूत होने वाले या वहां के लिये जाने वाले यात्रियों, माल और डाक के वहन को चालू और युक्तियुक्तरूपेण पूर्वानुमानित आवश्यकताओं के लिये पर्याप्त हो। आकाश वाहनी को नामांकित करने वाले राज्यों से भिन्न राज्यों के राज्य

क्षेत्रों में के उल्लिखित मार्गों पर के स्थानों में लिये गये या उतारे गये यात्रियों, माल या डाक के वहन के लिये उपबन्ध इन साधारण सिद्धान्तों के अनुकूल किया जायेगा कि वहन सामर्थ्य—

- (क) आकाश वाहनी को नामांकित करने वाले संविदाकर्ता पक्षकार के राज्य क्षेत्र को ट्रेफिक या वहां से ट्रेफिक की आवश्यकताओं से,
- (ख) आकाश वाहनी के पारगामी-चालन की आवश्यकताओं से, और
- (ग) स्थानी और प्रादेशिक सेवाओं को गणना में लेने के पश्चात् उस क्षेत्र की ट्रेफिक आवश्यकताओं से, जिनमें होकर कि आकाश वाहनी जाती है,

सम्बद्ध होगी ।

अनुच्छेद II

(1) चालन लागत, युक्तियुक्त लाभ, सेवा की (वेग और वाससुविधा के मान जैसी) विशेषताओं और उल्लिखित मार्ग के किसी भाग के लिये दूसरी आकाशवाहनियों में की प्रभारावलि को सम्यक् रूपेण ध्यान में रख कर किसी करारकृत सेवा में की प्रभारावलि युक्तियुक्त स्तरों पर स्थापित की जायेगी । ये प्रभारावलियां इस अनुच्छेद के निम्न उपबन्धों के अनुकूल नियत की जायेंगी ।

(2) जहां भी यह संभव हो, सम्पुक्त नामांकित आकाश वाहनियां अन्तर्राष्ट्रीय वैमानिक परिवहन संघ के दर नियत करने वाले संगठन के माध्यम द्वारा प्रभारावलि के बारे में करार कर लेंगी । जब कि यह संभव न हो तब उल्लिखित मार्गों में से प्रत्येक के लिये प्रभारावलि सम्पुक्त नामांकित आकाश वाहनियों की पारस्परिक रजामन्दी से (नियत) होगी । हर सूरत में प्रभारावलियां दोनों संविदाकर्ता पक्षकारों के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन के अधीन रहेंगी ।

(3) यदि सम्पुक्त नामांकित आकाश वाहनियों में प्रभारावलियों के बारे में रजामन्दी नहीं हो पाती या यदि संविदाकर्ता पक्षकारों में से किसी के वैमानिकी प्राधिकारी इस अनुच्छेद के पैरा (2) के उपबन्धों के अनुकूल अपने समक्ष रखी गयी प्रभारावलियों का अनुमोदन नहीं करते तो संविदाकर्ता पक्षकारों के वैमानिकी प्राधिकारी समुचित प्रभारावलि के बारे में रजामन्द होने के लिये प्रयास करेंगे ।

(4) यदि इस अनुच्छेद के पैरा (3) के अधीन रजामन्दी नहीं हो पाती तो विवाद वर्तमान करार के अनुच्छेद 14 के उपबन्धों के अनुकूल निपटाया जायेगा ।

(5) यदि संविदाकर्ता पक्षकारों में से किसी के वैमानिकी प्राधिकारी किसी नई प्रभारावलि से असन्तुष्ट हैं, तो वह वर्तमान करार के अनुच्छेद 14 के पैरा (3) के निबन्धनों के अधीन प्रभावशील होने के सिवाय प्रभावशील न होगी । प्रभारावलि का इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुकूल अवधारण लम्बित रहने तक पहले से ही प्रभावशील प्रभारावलि प्रभावशील बनी रहेंगी ।

अनुच्छेद 12

(I) प्रत्येक संविदाकर्ता पक्षकार के वैमानिकी प्राधिकारी प्रार्थना किये जाने पर :—

- (क) ट्रेफिक सम्बन्धी ऐसे आंकड़े जैसे कि करारकृत सेवाओं की आवृत्ति और वास सुविधा के पुनर्विलोकन के प्रयोजन के लिये समुचित हों,

- (ख) करारकृत सेवाओं में नामांकित आकाश वाहनियों द्वारा वहन किये जाने वाले ट्रेफिक से सम्बद्ध ऐसे कालावधीय विवरण, जैसे कि युक्तियुक्तरूपेण अपेक्षित किये जायें, ऐसे ट्रेफिक के उद्भव और गन्तव्य स्थान सम्बन्धी जानकारी के सहित, और
- (ग) ऐसी अन्य जानकारी जैसी कि करारकृत सेवाओं के चालन के बारे में युक्तियुक्तरूपेण अपेक्षित की जाये,

दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार के वैमानिकी प्राधिकारियों को देंगे ।

(2) प्रत्येक संविदाकर्ता पक्षकार की नामांकित आकाश वाहनियां समय सारणियों और प्रभारावलि अनुसूचियों की प्रतियां और करारकृत सेवाओं में चलने वाले विमानों के प्रकार सम्बन्धी व्योरे इतने अग्रिम समय पर, जितना कि साध्य हो, दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार के वैमानिकी प्राधिकारियों को देंगी ।

अनुच्छेद 13

वर्तमान करार की पूर्ति पर प्रभाव डालने वाली सब बातों के लिये धनिष्ठ सहयोग सुनिश्चित करने के हेतु संविदाकर्ता पक्षकारों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच नियमित और बहुशः परामर्श होता रहेगा ।

अनुच्छेद 14

(1) यदि वर्तमान करार के निर्वचन या लागू होने के सम्बन्ध में कोई विवाद संविदाकर्ता पक्षकारों के बीच पैदा हो तो संविदाकर्ता पक्षकार प्रथमतः उसे पारस्परिक बातचीत से निपटाने का प्रयास करेंगे ।

(2) यदि संविदाकर्ता पक्षकार बातचीत द्वारा निपटारा करने में असफल रहते हैं तो विवाद संविदाकर्ता पक्षकारों में से किसी की प्रार्थना पर तीन पंचों के अधिकरण को विनिश्चय के लिये सौंपा जायगा, जिनमें से एक एक तो प्रत्येक संविदाकर्ता पक्षकार द्वारा नामोदिष्ट किया जायगा और तीसरा वह होगा जिसके लिये कि दोनों ऐसे चुने गये पंच रजामन्द हो गये हों, परन्तु ऐसा तीसरा पंच संविदाकर्ता पक्षकारों में से किसी का राष्ट्रिक न होगा । प्रत्येक संविदाकर्ता पक्षकार उस तारीख से साठ दिन की कालावधि के अन्दर पंच नामांकित करेगा जिसको कि संविदाकर्ता पक्षकारों में से किसी को दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार से विवाद के पंचनिर्णयन की प्रार्थना करने वाला राजनयिक नोट प्राप्त हुआ है और तीसरे पंच के बारे में 60 दिनों की अगली कालावधि के अन्दर रजामन्दी कर ली जायगी । यदि संविदाकर्ता पक्षकारों में से कोई 60 दिनों की कालावधि के अन्दर अपना पंच नामांकित करने में असफल रहता है या यदि तीसरे पंच के बारे में उपनिदिष्ट कालावधि के अन्दर रजामन्दी नहीं हो पाती तो अन्तर्राष्ट्रीय न्यायालय के प्रधान से संविदाकर्ता पक्षकारों में से किसी द्वारा प्रार्थना की जा सकेगी कि वह पंच या पंचों को नियुक्त कर दे ।

(3) संविदाकर्ता पक्षकार वह वचन भरते हैं कि वे इस अनुच्छेद के पैरा (2) के अधीन दिये गये किसी विनिश्चय का अनुवर्तन करेंगे ।

अनुच्छेद 15

संविदाकर्ता पक्षकारों में से कोई वर्तमान करार में संशोधन करने के प्रयोजन के लिये दूसरे संविदाकर्ता पक्षकार से परामर्श करने के लिये किसी समय प्रार्थना कर सकेगा और ऐसा परामर्श ऐसी प्रार्थना की तारीख से 60 दिन के अन्दर शुरू होगा। यदि संशोधन अनुसूची से ही सम्बद्ध हो तो परामर्श दोनों संविदाकर्ता पक्षकारों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच में होगा। जब ये प्राधिकारी नई या पुनरीक्षित अनुसूची के लिये रजामन्द हो जायें तब इस बात के बारे में उनकी सिफारिशों राजनयिक नोटों के विनिमय के द्वारा पुष्ट किये जाने के पश्चात् प्रभावशील होंगी।

अनुच्छेद 16

यदि भारत सरकार और जापान सरकार वैमानिक परिवहन सम्बन्धी किसी बहुपक्षी करार में के पक्षकार ही जाती हैं तो वर्तमान करार ऐसे बहुपक्षी करार के उपबन्धों के अनुरूप किये जाने के लिये रूपभेदित कर लिया जायेगा।

अनुच्छेद 17

वर्तमान करार और अनुच्छेद 15 के अनुसरण में विनिमय किये गये राजनयिक नोट अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानों संगठन के पास रजिस्ट्रीकृत किये जायेंगे।

अनुच्छेद 18

(I) वर्तमान करार प्रत्येक संविदाकर्ता पक्षकार द्वारा अपनी वैधानिक प्रक्रिया के अनुकूल अनुमोदित किया जायेगा और ऐसा अनुमोदन उपदर्शित करने वाले राजनयिक नोटों के विनिमय पर प्रवर्तन में आयेगा।

(-) वर्तमान करार एक वर्ष की कालावधि तक प्रवर्तन में रहेगा और यदि संविदाकर्ता पक्षकारों में से कोई दूसरे पक्षकार को करार के खत्म करने के अपने आशय की सूचना इस करार के अवसान के तीन मास पूर्व नहीं दे तो यह एक वर्ष की दूसरी कालावधि के लिये, और ऐसी ही सूरत में आगे भी, प्रवर्तन में बना रहेगा।

अनुच्छेद 19

वर्तमान करार हिन्दी, जापानी और अंग्रेजी भाषाओं में होगा। निर्वचन में फर्क होने की अवस्था में अंग्रेजी पाठ अभिभावी होगा।

जिसके साक्षीस्वरूप,

अपनी अपनी सरकारों द्वारा सम्यक् रूपेण प्राधिकृत हम निम्न हस्ताक्षर कर्ताओं ने वर्तमान करार को हस्ताक्षरित किया है।

आज 1955 के 26 नवम्बर के दिन नई दिल्ली में दो प्रतियों में किया गया

भारत सरकार की ओर से

जापान सरकार की ओर से

जगजीवन राम,

संचार मंत्री।

सिजिरो योशीजावा

जापान के राजदूत।

अनुसूची

खण्ड—I

जापान की नामांकित आकाश वाहनी द्वारा प्रयोग किया जाने वाला मार्ग :

टोकियो—ओसाका—फ्यूक्योका—ओकीनावा—फार्मोसा द्वीप में के स्थान—हांगकांग—या मनीला—इन्डोचाइना में के स्थान—थाई भूमि में का स्थान—बर्मा में का स्थान—ढाका—कलकत्ता/दिल्ली और यदि इच्छा हो तो दोनों दिशाओं में के परेवाले स्थान ।

जापान की नामांकित आकाश वाहनी द्वारा इस मार्ग पर उपबन्धित की गई करारकृत सेवार्ये जापान के राज्य क्षेत्र में के किसी स्थान से शुरू होंगी किन्तु मार्ग में के अन्य स्थान नामांकित आकाश वाहनी के विकल्प पर सब या किन्हीं उड़ानों में छोड़े जा सकेंगे ।

खण्ड—2

भारत की नामांकित आकाश वाहनी द्वारा प्रयोग किया जाने वाला मार्ग :

भारत में के स्थान—पूर्वी पाकिस्तान में का स्थान—बर्मा में का स्थान—थाई भूमि में का स्थान—इन्डोचाइना में के स्थान—मनीला या हांगकांग—ओकीनावा—टोकियो और यदि इच्छा हो तो दोनों दिशाओं में के परेवाले स्थान ।

भारत की नामांकित आकाश वाहनी द्वारा इस मार्ग पर उपबन्धित करारकृत सेवार्ये भारत के राज्य क्षेत्र में के किसी स्थान से शुरू होंगी किन्तु मार्ग में के अन्य स्थान नामांकित आकाश वाहनी के विकल्प पर सब या किन्हीं उड़ानों में छोड़े जा सकेंगे ।

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I

नई दिल्ली, 26 नवम्बर, 1955.

श्रीमन् राजदूत

वैमानिक सेवाओं के लिये भारत और जापान के बीच आज हस्ताक्षरित करार के प्रति निर्देश से मेरा यह सादर कथन है कि उक्त करार की अनुसूची में उल्लिखित जापानी मार्ग में के "कलकत्ता/दिल्ली" वाक्यांश के बारे में भारत सरकार का निम्नलिखित बोध है :—

1. उस सूरत में, जिसमें कि जापान की नामांकित आकाश वाहनी करारकृत सेवा को सप्ताह में केवल एक बार चलाती है, ऐसी आकाश वाहनी कलकत्ता और दिल्ली दोनों में ही ट्रैफिक विराम कर सकेगी ।
2. उस सूरत में, जिसमें कि जापान की नामांकित आकाश वाहनी करारकृत सेवा को सप्ताह में दो या अधिक बार चलाती है, ऐसी आकाश वाहनी, जब तक कि परस्पर अन्यथा रजामन्दी न हो गई हो, प्रत्येक उड़ान में ऐसी नामांकित आकाश वाहनी के विकल्प पर या तो कलकत्ते में या दिल्ली में ट्रैफिक विराम कर सकेगी ।

भवान् परम श्रेष्ठ से सादर मेरी यह और प्रार्थना है कि अपनी सरकार की ओर से आप कृपया यह पुष्ट करें कि जापान सरकार का भी यही बोध है ।

इस अवसर पर मैं भवान् परम श्रेष्ठ श्रीमन् राजदूत को अपने परम सम्मान का आश्वासन दिलाता हूँ

जगजीवन राम

संचार मंत्री,

भारत सरकार,
नई दिल्ली । ॥

परम श्रेष्ठ

श्री सिजिरो अं.शीजावा,

जापान के असाधारण राजदूत

और पूर्णाधिकारी, नई दिल्ली ।

II

नई दिल्ली, 26 नवम्बर, 1955.

श्रीमन् राजदूत

में भवान् परम श्रेष्ठ के आज की तारीख के निम्न शब्दों वाले नोट की प्राप्ति सादर अभिस्वीकार करता हूँ :—

“वैमानिक सेवाओं के लिये जापान और भारत के बीच के आज हस्ताक्षरित करार के प्रति निर्देश से मेरा यह सादर कथन है कि जापान सरकार का निम्नलिखित बोध है:—

यदि ओकीनावा पर प्रशासनिक, वैधानिक और क्षेत्राधिकारिक प्राधिकार जापान पुनः ग्रहण कर ले तो भारत की नामांकित आकाश वाहनी ऐसे पुनः ग्रहण की तारीख से ओकीनावा में दृष्टिक अधिकारों का प्रयोग करने से परिवर्तित हो जायेगी, जिस सूरत में कि जापान सरकार भारत सरकार से ऐसे अधिकारों के बारे में बातचीत अविलम्ब आरम्भ करेगी ।

भवान् परम श्रेष्ठ से सादर मेरी यह और प्रार्थना है कि अपनी सरकार की ओर से आप कृपया पुष्ट करें कि भारत सरकार का भी यही बोध है ।”

उसके अलावा मैं अपनी सरकार की ओर से यह पुष्ट करता हूँ कि भारत सरकार की भी यही बोध है ।

इस अवसर पर मैं भवान् परम श्रेष्ठ श्रीमन् राजदूत को अपने परम सम्मान का पुनः आश्वासन दिलाता हूँ ।

जगजीवन राम

संचार मंत्री,

भारत सरकार,

नई दिल्ली ।

परम श्रेष्ठ

श्री सिजिरो योशीजावा,

जापान के असाधारण राजदूत

और पूर्णाधिकारी, नई दिल्ली

書簡をもつて啓上いたします。本大臣は、本日付の閣下の次の書簡を受領したことを確認する光榮を有します。

本日署名された航空業務に関する日本国とインドとの間の協定に関し、本使は、次のことが日本国政府の了解である旨を述べる光榮を有します。

日本国が沖繩に対する行政上、立法上及び司法上の権能を再び行使する場合には、インドの指定航空企業は、その行使の開始の日から沖繩における運輸上の権利の行使を中止する。この場合には、日本国政府は、遅滞なく前記の権利に関してインド政府と交渉を開始する。

IV
さらに、本使は、閣下が、前記のことがインド政府の了解でもあることを閣下の本国政府に代つて確認されることを要請する光榮を有します。

本大臣は、政府に代つて、前記のことがインド政府の了解でもあることを確認する光榮を有します。

本大臣は、以上を申し進めますに際し、ここに重ねて閣下に向つて敬意を表します。

千九百五十五年十一月二十六日

インド通信大臣 ジャグジーヴァン・ラーム

インド駐在日本国特命全權大使 吉沢清次郎閣下

III

書簡をもつて啓上いたします。本日署名された航空業務に関する日本国とインドとの間の協定に關し、本使は、次のことが日本国政府の了解である旨を述べた光榮を有します。

日本国が沖繩に対する行政上、立法上及び司法上の権能を再び行使する場合には、インドの指定航空企業は、その行使の開始の日から沖繩における運輸上の権利の行使を終止する。この場合には、日本国政府は、遅滞なく前記の権利に關してインド政府と交渉を開始する。

さらに、本使は、閣下が、前記のことがインド政府の了解でもあることを閣下の本国政府に代つて確認されることを要請する光榮を有します。

本使は、以上を申し進めますに際し、ここに重ねて閣下に向つて敬意を表します。

千九百五十五年十一月二十六日

インド駐在日本国特命全權大使 吉沢清次郎

インド通信大臣 ジャグジーヴァン・ラーム閣下

書簡をもつて啓上いたします。本使は、本日付の閣下の次の書簡を受領したことを確認する光榮を有します。

本日署名された航空業務に関するインドと日本国との間の協定に関し、本大臣は、次のことが、同協定の附表に定める日本側の路線における「カルカタ／デリー」についてのインド政府の了解である旨を述べる光榮を有します。

1 日本国の指定航空企業が週に一回だけ協定業務を運営する場合には、その航空企業は、カルカタ及びデリーの両地点に運輸のため着陸することができる。

2 日本国の指定航空企業が週に二回以上協定業務を運営する場合には、その航空企業は、相互間の別段の合意がない限り、各飛行に当つてその航空企業の選択によりカルカタ又はデリーのいずれかに運輸のため着陸することができる。

さらに、本大臣は、閣下が、前記のことが日本国政府の了解でもあることを閣下の本国政府に代つて確認されることを要請する光榮を有します。

本使は、政府に代つて、前記のことが日本国政府の了解でもあることを確認する光榮を有します。

本使は、以上を申し進めますに際し、ここに重ねて閣下に向つて敬意を表します。

千九百五十五年十一月二十六日

インド駐在日本国特命全權大使 吉沢清次郎

インド通信大臣 ジャグジーヴァン・ラーム閣下

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I

書簡をもつて啓上いたします。本日署名された航空業務に関するインドと日本国との間の協定に關し、本大臣は、次のことが、同協定の附表に定める日本側の路線における「カルカタ／デリー」についてのインド政府の了解である旨を述べる光榮を有します。

1 日本国の指定航空企業が週に一回だけ協定業務を運営する場合には、その航空企業は、カルカタ及びデリーの両地点に運輸のため着陸することができる。

2 日本国の指定航空企業が週に二回以上協定業務を運営する場合には、その航空企業は、相互間の別段の合意がない限り、各飛行に當つてその航空企業の選択によりカルカタ又はデリーのいずれかに運輸のため着陸することができる。

さらに、本大臣は、閣下が、前記のことが日本国政府の了解でもあることを閣下の本国政府に代つて確認されることを要請する光榮を有します。

本大臣は、以上を申し進めますに際し、ここに重ねて閣下に向つて敬意を表します。

千九百五十五年十一月二十六日

インド通信大臣 ジャグジーヴァン・ラーム

インド駐在日本国特命全權大使 吉沢清次郎閣下

交 換 公 文

附表

第一部

日本国の指定航空企業が運営する路線

両方向に、東京—大阪—福岡—沖縄—台湾における地点—香港又はマニラー—インド・シ
 ナ内の地点—タイ内の一地点—ビルマ内の一地点—ダッカー—カルカタ／デリー及び、希
 望するときは、以遠の地点

日本国の指定航空企業が前記の路線において行う協定業務は、日本国の領域内の一地点を
 起点とするものでなければならぬ。ただし、その路線上の他の地点は、いずれかの又はす
 べての飛行に当つて、その指定航空企業の選択により省略することができる。

第二部

インドの指定航空企業が運営する路線

両方向に、インド内の地点—東バキスタン内の一地点—ビルマ内の一地点—タイ内の一
 地点—インド・シナ内の地点—マニラ又は香港—沖縄—東京及び、希望するときは、以遠
 の地点

インドの指定航空企業が前記の路線において行う協定業務は、インドの領域内の一地点を
 起点とするものでなければならぬ。ただし、その路線上の地点は、いずれかの又はすべて
 の飛行に当つて、その指定航空企業の選択により省略することができる。

この協定及び第十五条の規定に従つて交換される外交上の公文は、国際民間航空機関に登録しなければならない。

第十八条

- (1) この協定は、各締約国によりその国内法上の手続に従つて承認されなければならない。この協定は、その承認を通知する外交上の公文の交換の日に効力を生ずる。
- (2) この協定は、一年間効力を存続し、いずれか一方の締約国がこの期間の満了の日の三箇月前までにこの協定を終了させる意思を他方の締約国に通告しないときは、さらに一年間なお効力を存続するものとし、その後も同様とする。

第十九条

この協定は、日本語、ヒンディ語及び英語によるものとする。解釈の相違がある場合には、英語の本文による。

以上の証拠として、下名は、各自の政府により正当に委任を受け、この協定に署名した。
千九百五十五年十一月二十六日にニュー・デリーで、本書二通を作成した。

日本国政府のために

吉沢清次郎

インド政府のために

ジャグジーヴァン・ラーム

ず、第三の仲裁委員については、その後の六十日の期間内に合意されなければならない。一方の締約国が六十日の期間内に自国の仲裁委員を指定しなかつたとき、又は第三の仲裁委員について前記の期間内に合意されなかつたときは、いずれか一方の締約国は、国際司法裁判所長に対し、当該仲裁委員を任命するように要請することができる。

(3) 両締約国は、(2)の規定に基いて行われた決定を守ることを約束する。

第十五条

いずれの一方の締約国も、この協定を改正するため、いつでも、他方の締約国との協議を要請することができる。この協議は、要請があつた日から六十日の期間内に開始するものとする。改正が附表についてのみ行われる場合には、協議は、両締約国の航空当局の間で行うものとする。両締約国の航空当局が新たな又は修正された附表について合意したときは、この事項に関する両締約国の航空当局の勧告は、外交上の公文の交換によつて確認された後に効力を生ずる。

第十六条

日本国政府及びインド政府が多数国間の航空運送協定の当事国となつたときは、この協定は、その多数国間の協定の規定に適合するように改正しなければならない。

第十七条

(c) 協定業務の運営に関して合理的に必要とされるその他の情報

(2) 各締約国の指定航空企業は、他方の締約国の航空当局に対し、あらかじめできる限り早期に、時間表、運賃表及び協定業務において運航される航空機の種類に関する明細書を提供しなければならない。

第十三条

両締約国の航空当局は、この協定の実施に関するすべての事項について緊密な協力を確保するため定期的にしばしば協議しなければならない。

第十四条

(1) この協定の解釈又は適用に関して両締約国間に紛争が生じた場合には、両締約国は、まず、両国間の交渉によつてその紛争を解決するように努めなければならない。

(2) 両締約国が交渉によつて紛争を解決することができなかつたときは、その紛争は、いずれか一方の締約国の要請により、各締約国が指名する各一人の仲裁委員とこうして選定された二人の仲裁委員が合意する第三の仲裁委員との三人の仲裁委員からなる仲裁裁判所に決定のため付託することができる。ただし、第三の仲裁委員は、いずれかの締約国の国民であつてはならない。各締約国は、一方の締約国が紛争の仲裁を要請する外交上の公文を他方の締約国から受領した日から六十日の期間内に一人の仲裁委員を指定しなければならない。

- (3) 関係指定航空企業が運賃に関し(2)の規定に従つて合意することができなかつた場合又はいずれか一方の締約国の航空当局が提出された運賃を(2)の規定に従つて認可しなかつた場合には、両締約国の航空当局は、適当な運賃について合意が成立するように努めなければならぬ。
- (4) (3)の規定に基く合意が成立しなかつた場合には、その紛争は、第十四条の規定に従つて解決しなければならぬ。
- (5) 新たな運賃の決定は、いずれか一方の締約国の航空当局がそれについて満足しない場合には、効力を生じないものとする。ただし、第十四条(3)の規定に基く場合は、この限りでない。この条の規定に従つて運賃が決定されるまでの間は、すでに実施されている運賃が適用されるものとする。

第十二条

- (1) 各締約国の航空当局は、要請を受けたときは、他方の締約国の航空当局に次のものを提供しなければならない。
 - (a) 協定業務の運航回数及び設備を検討するための適当な貨客の統計表
 - (b) 指定航空企業が協定業務において運送する貨客に関して合理的に必要とされる定期的報告書で、その貨客の出発地及び目的地に関する情報を含むもの

い。その航空企業を指定した国以外の国の領域内の特定路線上の地点で積み込み、及び積み卸す旅客、貨物及び郵便物の運送は、輸送力が次のものに関連すべきであるという一般原則に従つて規律されるものとする。

- (a) その航空企業を指定した締約国の領域への及びその領域からの運輸需要量
- (b) 直通航空業務運営の需要量
- (c) その航空企業の路線が經由する地域の地方的業務を考慮した上でその地域の運輸需要量

第十一条

(1) いずれの協定業務に対する運賃も、運営の経費、合理的な利潤、提供する役務の特性（たとえば、速力及び設備の程度）及び特定路線のいずれかの部分についての他の航空企業の運賃を含むすべての関係要素に十分な考慮を払い、合理的な水準に定めなければならない。これらの運賃は、この条の次の規定に従つて定めるものとする。

(2) 運賃に関する合意は、可能なときはいつでも、関係指定航空企業が国際航空運送協会の運賃決定機関を通じて行うものとする。それが不可能なときは、各特定路線に関する運賃は、関係指定航空企業の間で合意しなければならない。いずれの場合にも、運賃は、両締約国の航空当局の認可を受けなければならない。

重ねて法令の違反が生ずることを防止するため、即時に停止し、又は条件を課するやむを得ない必要がある場合を除くほか、この権利は、他方の締約国と協議した後にのみ行使しなければならない。

第八条

両締約国の航空企業は、両締約国の領域の間の及びその領域をこえての協定業務を開設し、及び運営する公平なかつ均等な機会を有する。

第九条

一方の締約国の指定航空企業が協定業務を運営するに当つては、他方の締約国の指定航空企業が同一の路線の全部又は一部において行う業務に不当な影響を及ぼさないように、その他方の締約国の指定航空企業の利益を考慮しなければならない。

第十条

- (1) 締約国の指定航空企業が行う協定業務は、協定業務に対する公衆の需要量と密接な関係を有しなければならない。
- (2) 指定航空企業が行う協定業務は、その航空企業を指定した締約国の領域から発し、又はその領域へ向う旅客、貨物及び郵便物の運送に対する当該時期における需要量及び合理的に予測される需要量に適合する輸送力を供給することを第一の目的としなければならない。

査手数料及びこれらに類似する国が課する租税その他の課徴金については、その他方の締約国の指定航空企業は、その一方の締約国が最恵国の航空企業又は国際航空業務に従事する自国の航空企業に許与する待遇よりも不利でない待遇を与えられるものとする。ただし、いずれの締約国も、自国の指定航空企業に対して他方の締約国が関税、検査手数料その他これらに類似する国が課する租税その他の課徴金を免除し、又は払いもどさない限り、他方の締約国の指定航空企業に対し、これらの課徴金を免除し、又は払いもどす義務を負わないものとする。

第七条

(1) 各締約国は、他方の締約国が指定した航空企業の実質的な所有及び実効的な支配がその航空企業を指定した締約国又はその締約国の国民に属していないと認められた場合には、第五条(1)に定める特権をその航空企業に関して与えず、若しくは取り消す権利又はその航空企業によるそれらの特権の行使に対し必要と認める条件を課する権利を留保する。

(2) 各締約国は、他方の締約国の指定航空企業が(1)において言及した特権を許与する締約国の法令で国際民間航空条約第十一条及び第十三条に掲げるものを守らなかつた場合又はこの協定で定める条件に従つて運営しなかつた場合には、その航空企業による前記の特権の行使を停止し、又はその行使に対し必要と認める条件を課する権利を留保する。ただし、

- (a) 他方の締約国の領域を無着陸で横断飛行する特権
 - (b) 運輸以外の目的で他方の締約国の領域に着陸する特権
 - (c) 国際運輸の対象たる旅客、貨物及び郵便物の積卸及び積込のため、当該特定路線について附表で定める他方の締約国の領域内の地点に着陸する特権
- (2) (1)の規定は、一方の締約国の航空企業に対し、他方の締約国の領域内の別の地点に向う旅客、貨物又は郵便物をその領域内において積み込む特権を与えるものとみなしてはならない。

第六条

- (1) 各締約国がその管理の下にある空港その他の施設の使用について他方の締約国の指定航空企業に課し、又は課することを許す料金は、自国の航空企業が類似の国際航空業務を行うに当つて当該空港その他の施設を使用するため支払う料金よりも高額のものであつてはならない。
- (2) 一方の締約国の領域内で他方の締約国の指定航空企業の航空機に取り付けられ、又は積載される需品としての燃料、潤滑油、予備部品、正規の装備品及び航空機貯蔵品で、その航空機により又はその航空機において使用することのみを目的とし、かつ、同領域内の最終着陸点である空港からの出発の際にその航空機に保留されているものに関する関税、検

とができるようにするため、この協定で定める権利を許与する。

第四条

(1) いずれの特定路線における協定業務も、第三条の規定に基いて権利を許与された締約国の選択により、即時又は後日開始することができる。ただし、次のことが行われた後でなければならぬ。

(a) 権利を許与された締約国がその特定路線について一又は二以上の航空企業を指定すること。

(b) 権利を許与する締約国が当該航空企業に対し適当な運営許可を与えること。同締約国は、(2)及び第七条(1)の規定に従うことを条件として、遅滞なくこの許可を与えなければならぬ。

(2) 一方の締約国の航空当局は、他方の締約国が指定した各航空企業が、同航空当局により国際航空業務の運営に通常かつ合理的に適用される法令で定める要件を満たす者である旨を立証することを、その航空企業に要求することができる。

第五条

(1) 各締約国の指定航空企業は、この協定の規定に従うことを条件として、特定路線における協定業務を運営する間、次の特権を享有するものとする。

限を有する人又は機関をいう。

(b) 「指定航空企業」とは、第四条の規定に従い、一方の締約国が、他方の締約国に対し、通告書により、その通告書に定める路線における航空業務の運営について指定し、かつ、他方の締約国が適当な運営許可を与えた航空企業をいう。

(c) 「航空業務」とは、旅客、貨物又は郵便物の公衆用の運送のために航空機で行う定期航空業務をいう。

(d) 「国際航空業務」とは、二以上の国の領域上の空間にわたつて行う航空業務をいう。

(e) 「航空企業」とは、国際航空業務を提供し、又は運営する航空運送企業をいう。

(f) 「運輸以外の目的での着陸」とは、旅客、貨物又は郵便物の積込又は積卸以外の目的で着陸することをいう。

(g) 「附表」とは、この協定の附表又は第十五条の規定に従つて改正される同附表をいう。

(2) 附表は、この協定の不可分の一部をなすものとし、「協定」というときは、別段の定めがある場合を除くほか、附表を含むものとする。

第三条

各締約国は、他方の締約国に対し、その指定航空企業が附表の該当する部に定める路線（以下「特定路線」という。）における国際航空業務（以下「協定業務」という。）を開設すること

No. 4506. JAPANESE TEXT — TEXTE JAPONAIS

航空業務に関する日本国とインドとの間の協定

日本国政府及びインド政府は、

それぞれの領域の間の及びその領域をこえての航空業務を開設するために協定を締結することを希望し、

よつて、このためそれぞれの代表者を任命した。これらの代表者は、次のとおり協定した。

第一条

この協定に関しては、千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名された国際民間航空条約（以下「国際民間航空条約」という。）の規定でこの協定に基いて開設される航空業務に適用することができるものは、現在の条項又は同条約の關係規定に従つて両締約国に關し改正された条項により、この協定の存続期間中、両締約国の間に適用されるものとする。

第二条

(1) この協定の適用上、文脈により別に解釈される場合を除くほか、

(a) 「航空当局」とは、日本国にあつては運輸省及び同省が現在遂行している任務又はこれに類似する任務を遂行する権限を有する人又は機関をいい、インドにあつてはインド民間航空局長官及び同長官が現在遂行している任務又はこれに類似する任務を遂行する権

No. 4506. AGREEMENT¹ BETWEEN INDIA AND JAPAN
FOR AIR SERVICES. SIGNED AT NEW DELHI, ON
26 NOVEMBER 1955

The Government of India and the Government of Japan,
Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services
between and beyond their respective territories,
Have accordingly appointed their respective representatives for this purpose,
who have agreed as follows :

Article 1

For the purpose of the present Agreement, the provisions of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944² (hereinafter called "Convention"), which are applicable to the air services established hereunder, shall, in their present terms or as amended in respect of both Contracting Parties in accordance with relevant provisions of the Convention, apply between the Contracting Parties for the duration of the present Agreement.

Article 2

(1) For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires :

- (a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of India, the Director General of Civil Aviation, India, and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Director General of Civil Aviation or similar functions, and, in the case of Japan, the Ministry of Transportation and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Ministry or similar functions ;
- (b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated by written notification to the other Contracting Party for the operation of air services on the route specified in such notification, and which has the appropriate operating permission from that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 4 of the present Agreement ;

¹ Came into force on 11 May 1956, upon exchange of notes indicating approval of the Agreement by each Contracting Party, in accordance with article 18 (1).

² See footnote 2, p. 28 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 4506. ACCORD¹ DE SERVICES AÉRIENS ENTRE L'INDE
ET LE JAPON. SIGNÉ À NEW-DELHI, LE 26 NOVEMBRE
1955

Le Gouvernement indien et le Gouvernement japonais,
Désireux de conclure un accord en vue de créer des services aériens entre leurs
territoires respectifs et au-delà.

Ont désigné à cette fin leurs représentants respectifs, qui sont convenus des
dispositions suivantes :

Article premier

Aux fins du présent Accord, les dispositions de la Convention relative à l'avia-
tion civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944² (ci-après dénommée
la « Convention »), qui sont applicables aux services aériens créés en vertu du présent
Accord, s'appliqueront entre les Parties contractantes jusqu'à l'expiration dudit
Accord, soit dans leur version actuelle, soit de la manière dont elles pourront être
modifiées à l'égard des deux Parties en vertu des dispositions pertinentes de la
Convention.

Article 2

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

- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne l'Inde,
du Directeur général de l'aviation civile de l'Inde et de toute personne ou de
tout organisme habilités à remplir des fonctions actuellement exercées par
ledit Directeur général ou des fonctions similaires, et, en ce qui concerne le
Japon, du Ministre des transports et de toute personne ou de tout organisme
habilités à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des
fonctions similaires ;
- b) L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise de transports
aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification
écrite à l'autre Partie contractante pour exploiter des services aériens sur les
routes indiquées dans la notification et à laquelle l'autre Partie contractante
aura donné la permission d'exploitation voulue, conformément aux dispositions
de l'article 4 du présent Accord ;

¹ Entré en vigueur le 11 mai 1956, dès l'échange de notes signalant l'approbation de l'Accord
par chaque Partie contractante, conformément au paragraphe 1 de l'article 18.

² Voir note 2, p. 29 de ce volume.

- (c) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail ;
- (d) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State ;
- (e) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service ;
- (f) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or putting down passengers, cargo or mail ;
- (g) the term "Schedule" means the Schedule¹ to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement.

(2) The Schedule forms an integral part of the present Agreement, and all reference to the "Agreement" shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

Article 3

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airlines to establish international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).

Article 4

(1) The agreed services on any specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted under Article 3 of the present Agreement, but not before,

- (a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline or airlines for that route ; and
- (b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned ; which it shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of paragraph (1) of Article 7, be bound to grant without delay.

(2) Each of the airlines designated may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by those authorities to the operation of international air services.

¹ See p. 284 of this volume.

- c) L'expression « service aérien » s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs affectés au transport public de passagers, de marchandises ou de courrier ;
- d) L'expression « service aérien international » s'entend d'un service qui traverse l'espace aérien de deux ou plusieurs États ;
- e) L'expression « entreprise de transports aériens » s'entend de toute entreprise de transports aériens qui offre ou exploite un service aérien international ;
- f) L'expression « escale non commerciale » s'entend de toute escale qui n'est pas destinée à l'embarquement ou au débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier ;
- g) Le terme « tableau » s'entend du tableau¹ annexé au présent Accord, ou de ce tableau modifié conformément à l'article 15 du présent Accord.

2) Le tableau fait partie du présent Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l' « Accord » vise également le tableau.

Article 3

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord pour permettre aux entreprises désignées par cette autre Partie d'établir des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section pertinente du tableau (ci-après respectivement dénommés les « services convenus » et les « routes indiquées »).

Article 4

1) Les services convenus sur une route indiquée pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés en vertu de l'article 3 du présent Accord, mais pas avant :

- a) Que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises pour exploiter ladite route, et
- b) Que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise ou aux entreprises intéressées la permission d'exploitation voulue, ce qu'elle devra faire sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et du paragraphe 1 de l'article 7.

2) Chacune des entreprises désignées pourra être tenue de fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement à l'exploitation de services aériens internationaux.

¹ Voir p. 285 de ce volume.

Article 5

(1) Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges :

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

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 6

(1) The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by any national airline of the first Contracting Party in providing similar international air services.

(2) In respect of customs duties, inspection fees and similar national duties or charges on supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores incorporated into or taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended solely for use by or in such aircraft and remaining on board on departure from the last airport of call in that territory, the designated airlines of the first Contracting Party shall be accorded treatment not less favourable than that granted by the second Contracting Party to the airlines of the most favoured nation or to its national airlines engaged in international air services ; provided that neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airlines of the other Contracting Party exemption or remission of customs duties, inspection fees or similar national duties or charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airlines of the first Contracting Party.

Article 7

(1) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the privileges specified in paragraph (1) or Article 5 of the present Agreement in respect

Article 5

1) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs des entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale ;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire ; et
- c) De faire escale sur ledit territoire aux points indiqués dans le tableau pour ladite route, en vue de décharger ou de charger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2) Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit de charger, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 6

1) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer ou permettre d'imposer aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services placés sous son contrôle ne devront pas être plus élevées que les droits acquittés, pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services, par une entreprise nationale de la première Partie contractante assurant des services aériens internationaux similaires.

2) En ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et les autres taxes ou droits nationaux similaires frappant les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord installés ou pris à bord des aéronefs des entreprises désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante destinés uniquement à être utilisés par ces aéronefs ou à leur bord et demeurant à bord de ces aéronefs lors de leur départ du dernier aéroport d'escale dans ledit territoire, les entreprises désignées par la première Partie contractante bénéficieront d'un traitement non moins favorable que celui que l'autre Partie accorde aux entreprises de la nation la plus favorisée ou à ses entreprises nationales assurant des services aériens internationaux ; il est entendu toutefois qu'une Partie contractante ne sera tenue d'accorder aux entreprises désignées par l'autre Partie une exonération ou une remise de droits de douane, de frais d'inspection ou d'autres taxes ou droits nationaux similaires que si cette autre Partie fait de même pour les entreprises désignées par la première Partie contractante.

Article 7

1) Chaque Partie contractante se réserve la faculté de refuser ou de retirer à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante les droits énumérés au

of an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by a designated airline of the other Contracting Party of the privileges referred to in paragraph (1) above, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where the airline fails to comply with such laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges as referred to in Articles 11 and 13 of the Convention or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement ; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 8

There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to establish and operate the agreed services between and beyond their respective territories.

Article 9

In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

Article 10

(1) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

(2) The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to :

paragraphe 1 de 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 elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, ou de ressortissants de cette Partie.

2) Chaque Partie contractante se réserve la faculté de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, des droits visés au paragraphe 1 ci-dessus 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, dont il est question aux articles 11 et 13 de la Convention, ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord ; il est entendu que, sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que ces lois et règlements continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 8

Les entreprises des Parties contractantes auront la faculté de créer et d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà.

Article 9

Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes tiendront compte, en exploitant les services convenus, des intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

Article 10

1) Les services convenus assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public.

2) Les services convenus assurés par une entreprise désignée auront toujours pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic — passagers, marchandises et courrier — en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour ce qui est du transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline ;
- (b) the requirements of through airline operation ; and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 11

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profits, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) Agreement on the tariffs shall, wherever possible, be reached by the designated airlines concerned through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified routes shall be agreed between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted to them, in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariffs.

(4) If the agreement under paragraph (3) of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement.

(5) No new tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of paragraph (3) of Article 14 of the present Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

Article 12

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on request :

- (a) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and accommodation of the agreed services ;

- a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ;
- b) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers ;
- c) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des services locaux et régionaux.

Article 11

1) Les tarifs applicables à tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques du service (par exemple les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute partie de la route indiquée. Des tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2) Les tarifs seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées à l'aide de la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Lorsque cela ne sera pas possible, les entreprises désignées intéressées conviendront elles-mêmes des tarifs à appliquer sur chacune des routes indiquées. En tout état de cause, les tarifs convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3) Si les entreprises désignées intéressées ne parviennent pas à se mettre d'accord sur les tarifs, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs qui leur ont été soumis, comme il est dit au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à une entente sur les tarifs à appliquer.

4) A défaut de l'entente prévue au paragraphe 3 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

5) Sauf les dispositions du paragraphe 3 de l'article 14 du présent Accord, aucun nouveau tarif ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes lui refusent leur approbation. En attendant que les tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article, il y aura lieu d'appliquer les tarifs déjà en vigueur.

Article 12

1) Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande :

- a) Les statistiques du trafic qui pourront être nécessaires pour examiner la fréquence et la capacité des services convenus ;

- (b) such periodical statements as may reasonably be required relating to the traffic carried by the designated airlines on the agreed services including information concerning the origin and destination of such traffic ; and
- (c) such other information as may reasonably be required in respect of the operation of the agreed services.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables and tariff schedules and particulars concerning the types of aircraft to be operated on the agreed services.

Article 13

There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 14

(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, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the International Court of Justice may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under Paragraph (2) of this Article.

Article 15

Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of request. If the amendment relates only to the Schedule, the consultation shall be between the aero-

- b) Les relevés périodiques qu'il faudra concernant le trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, y compris des renseignements sur la provenance et la destination de ce trafic ;
- c) Tous autres renseignements qu'il faudra concernant l'exploitation des services convenus.

2) Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs ainsi que des renseignements concernant les types d'aéronefs utilisés sur les services convenus.

Article 13

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront régulièrement et fréquemment en vue d'assurer une collaboration étroite dans tous les domaines touchant l'exécution du présent Accord.

Article 14

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, le différend pourra, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis ; ce troisième arbitre ne devra pas être un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend ; le troisième arbitre devra être désigné d'un commun accord avant l'expiration d'un nouveau délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de désigner son arbitre dans un délai de soixante jours, ou si l'accord ne se fait pas au sujet du troisième arbitre dans le délai indiqué, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de désigner un ou plusieurs arbitres.

3) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 du présent article.

Article 15

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander à entrer en consultations avec l'autre Partie en vue de modifier le présent Accord ; ces consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si la modification ne concerne que le tableau, les consul-

nautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 16

If the Government of India and the Government of Japan become parties to any multilateral agreement concerning air transport, the present Agreement shall be modified to conform with the provisions of such multilateral agreement.

Article 17

The present Agreement and the diplomatic notes exchanged in accordance with Article 15 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18

(1) The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures, and shall enter into force upon exchange of diplomatic notes indicating such approval.

(2) The present Agreement shall remain in force for a period of one year, and, should neither Contracting Party notify the other, three months prior to its expiry, of its intention to terminate the Agreement, it shall continue in force for another period of one year and so on.

Article 19

The present Agreement shall be in the Hindi, Japanese and English languages. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

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

DONE in duplicate at New Delhi, this twenty-sixth day of November, 1955.

For the Government of India :
Jagjivan RAM
Minister for Communications

For the Government of Japan :
Seijiro YOSHIZAWA
Ambassador for Japan

tations auront lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Si lesdites autorités conviennent d'un tableau nouveau ou modifié, leurs recommandations à cet égard prendront effet après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

Article 16

Au cas où le Gouvernement indien et le Gouvernement japonais deviendraient parties à un accord multilatéral de transports aériens, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions dudit accord multilatéral.

Article 17

Le présent Accord et les notes diplomatiques échangées conformément à l'article 15 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

1) Le présent Accord devra être approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à la procédure prévue par sa législation ; il entrera en vigueur aussitôt que cette approbation aura été notifiée par un échange de notes diplomatiques.

2) Le présent Accord demeurera en vigueur pendant une période d'un an ; si aucune des deux Parties contractantes ne notifie à l'autre, trois mois avant l'expiration de ladite période, son intention de mettre fin à l'Accord, il continuera à produire ses effets pendant une nouvelle période d'un an qui sera prolongée, dans les mêmes conditions, d'année en année.

Article 19

Le présent Accord est établi en hindoustani, en japonais et en anglais. En cas de divergences d'interprétation, le texte anglais fera foi.

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

FAIT en double exemplaire à New-Delhi, le 26 novembre 1955.

Pour le Gouvernement indien :
Jagjivan RAM
Ministre des communications

Pour le Gouvernement japonais :
Seijiro YOSHIZAWA
Ambassadeur du Japon

SCHEDULE

SECTION I

Route to be operated by the designated airline of Japan

Tokyo - Osaka - Fukuoka - Okinawa—points on the island of Formosa - Hong Kong or Manila—points in Indo-China—a point in Thailand—a point in Burma - Dacca - Calcutta/Delhi and, if desired, points beyond, in both directions.

The agreed services provided by the designated airline of Japan on this route shall begin at a point in the territory of Japan, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

SECTION II

Route to be operated by the designated airline of India

Points in India—a point in East Pakistan—a point in Burma—a point in Thailand—points in Indo-China - Manila or Hong Kong Okinawa - Tokyo and, if desired, points beyond, in both directions.

The agreed services provided by the designated airline of India on this route shall begin at a point in the territory of India, but other points on the route may at the option of the designation airline be omitted on any or all flights.

EXCHANGE OF NOTES

I

New Delhi, November 26, 1955

Monsieur l'Ambassadeur,

With reference to the Agreement between India and Japan for Air Services signed today, I have the honour to state that the following is the understanding of the Government of India of the phrase "Calcutta/Delhi" in the Japanese route specified in the Schedule to the said Agreement :

1. In case the designated airline of Japan operates the agreed service only once a week, such airline may make traffic stops both at Calcutta and Delhi.
2. In case the designated airline of Japan operates the agreed service twice or more times a week, such airline may make a traffic stop at either Calcutta or Delhi at the option of such designated airline on each flight unless otherwise mutually agreed.

T A B L E A U

SECTION I

Route qu'exploitera l'entreprise désignée par le Japon

Tokyo - Osaka - Fukuoka - Okinawa — points sur l'île de Formose - Hong-kong ou Manille — points en Indochine — un point en Thaïlande — un point en Birmanie - Dacca - Calcutta /Delhi et, le cas échéant, points au-delà, dans les deux sens.

Les services convenus assurés sur cette route par l'entreprise désignée par le Japon devront avoir leur point de départ en territoire japonais, mais l'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer d'autres escales sur ladite route.

SECTION II

Route qu'exploitera l'entreprise désignée par l'Inde

Points dans l'Inde — un point au Pakistan oriental — un point en Birmanie — un point en Thaïlande — points en Indochine - Manille ou Hong-kong - Okinawa-Tokyo et, le cas échéant, points au-delà, dans les deux sens.

Les services convenus assurés sur cette route par l'entreprise désignée par l'Inde devront avoir leur point de départ en territoire indien, mais l'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer d'autres escales sur ladite route.

ÉCHANGE DE NOTES

I

New-Delhi, le 26 novembre 1955

Monsieur l'Ambassadeur,

Me référant à l'Accord de services aériens conclu ce jour entre l'Inde et le Japon, j'ai l'honneur de déclarer que le Gouvernement indien interprète comme suit les mots « Calcutta/Delhi » figurant dans la route confiée à l'entreprise japonaise et décrite dans le tableau annexé audit Accord :

1. Si l'entreprise désignée par le Japon assure le service convenu une fois par semaine seulement, elle pourra faire des escales commerciales à la fois à Calcutta et à Delhi.
2. Si l'entreprise désignée par le Japon assure le service convenu plus d'une fois par semaine, elle pourra, à moins qu'il n'en soit décidé autrement d'un commun accord, faire une escale commerciale soit à Calcutta, soit à Delhi, à son choix, lors de chaque vol.

I have further the honour to request Your Excellency to be good enough to confirm, on behalf of your Government, that this is also the understanding of the Government of Japan.

I avail myself of this opportunity to extend to Your Excellency, Monsieur l'Ambassadeur, the assurance of my highest consideration.

Jagjivan RAM
Minister for Communications
Government of India
New Delhi

His Excellency Mr. Seijiro Yoshizawa
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Japan
New Delhi

II

New Delhi, November 26, 1955

Monsieur le Ministre,

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's Note of today's date reading as follows :

[See note I]

I have further the honour to confirm on behalf of my Government that this is also the understanding of the Government of Japan.

I avail myself of this opportunity to extend to Your Excellency, Monsieur le Ministre, the assurance of my highest consideration.

Seijiro YOSHIZAWA
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Japan

His Excellency Mr. Jagjivan Ram
Minister for Communications
Government of India
New Delhi

III

New Delhi, November 26, 1955

Monsieur le Ministre,

With reference to the Agreement between Japan and India for Air Services signed today,¹ I have the honour to state that the following is the understanding of the Government of Japan :

¹ See p. 270 of this volume.

Je serais reconnaissant à Votre Excellence de bien vouloir confirmer au nom de Son Gouvernement, que l'interprétation du Gouvernement japonais concorde avec celle du Gouvernement indien.

Veillez agréer, etc.

Jagjivan RAM
Ministre des communications
du Gouvernement indien
New-Delhi

Son Excellence Monsieur Seijiro Yoshizawa
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Japon
New-Delhi

II

New-Delhi, le 26 novembre 1955

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

Je tiens à confirmer, au nom de mon Gouvernement, que l'interprétation du Gouvernement indien concorde avec celle du Gouvernement japonais.

Veillez agréer, etc.

Seijiro YOSHIZAWA
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Japon

Son Excellence Monsieur Jagjivan Ram
Ministre des communications
du Gouvernement indien
New-Delhi

III

New-Delhi, le 26 novembre 1955

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord de services aériens conclu ce jour entre le Japon et l'Inde¹, j'ai l'honneur de déclarer que le Gouvernement japonais considère comme entendu ce qui suit :

¹ Voir p. 271 de ce volume.

If Japan resumes the exercise of administrative, legislative and jurisdictional authority over Okinawa, the designated airline of India would, from the date of such resumption, cease to exercise traffic rights at Okinawa ; in which case the Government of Japan will enter without delay into negotiations with the Government of India in respect of such rights.

I have further the honour to request Your Excellency to be good enough to confirm, on behalf of your Government, that this is also the understanding of the Government of India.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency, Monsieur le Ministre, the assurance of my highest consideration.

Seijiro YOSHIKAWA
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Japan

His Excellency Mr. Jagjivan Ram
Minister for Communications
Government of India
New Delhi

IV

New Delhi, November 26, 1955

Monsieur l'Ambassadeur,

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's Note of today's date reading as follows :

[See note III]

I have further the honour to confirm on behalf of my Government that this is also the understanding of the Government of India.

I avail myself of this opportunity to renew to your Excellency, Monsieur l'Ambassadeur, the assurance of my highest consideration.

Jagjivan RAM
Minister for Communications
Government of India
New Delhi

His Excellency Mr. Seijiro Yoshizawa
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Japan
New Delhi

Si le Japon reprend l'exercice des pouvoirs administratifs, législatifs et judiciaires à Okinawa, l'entreprise désignée par l'Inde cessera d'y exercer des droits de trafic à partir de ce moment ; dans ce cas, le Gouvernement japonais entamera sans délai des négociations avec le Gouvernement indien au sujet de ces droits.

Je serais reconnaissant à Votre Excellence de bien vouloir confirmer, au nom de son Gouvernement, que tel est bien aussi le point de vue du Gouvernement indien.

Veillez agréer, etc.

Seijiro YOSHIZAWA

Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Japon

Son Excellence Monsieur Jagjivan Ram
Ministre des communications
du Gouvernement indien
New-Delhi

IV

New-Delhi, le 26 novembre 1955

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[*Voir note III*]

Je tiens à confirmer, au nom de mon Gouvernement, que tel est bien aussi le point de vue du Gouvernement indien.

Veillez agréer, etc.

Jagjivan RAM
Ministre des communications
du Gouvernement indien
New-Delhi

Son Excellence Monsieur Seijiro Yoshizawa
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Japon
New-Delhi

No. 4507

AUSTRALIA
and
JAPAN

Agreement (with schedule and exchange of notes) for air services. Signed at Tokyo, on 19 January 1956

Official texts: English and Japanese.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

AUSTRALIE
et
JAPON

Accord de services aériens (avec tableau et échange de notes). Signé à Tokyo, le 19 janvier 1956

Textes officiels anglais et japonais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

No. 4507. JAPANESE TEXT — TEXTE JAPONAIS

航空業務に関するオーストラリア連邦と 日本国との間の協定

オーストラリア連邦政府及び日本国政府は、
それぞれの領域の間の航空業務を開設し、かつ、運営するために協定を
締結することを希望するので、

両国が千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名された国際民間航空条
約(以下「国際民間航空条約」という。)の当事国でもあるので、

よつて、それぞれの代表者を任命した。これらの代表者は、次のとおり
協定した。

第一条

- 1 この協定の適用上、文脈により別に解釈される場合を除くほか、
 - (a) 「航空当局」とは、オーストラリア連邦にあつては民間航空局長官及び同長官が遂行している民間航空に関する任務又はこれに類似する任務を遂行する権限を有する人又は機関をいい、日本国にあつては運輸省及び運輸省が遂行している民間航空に関する任務又はこれに類似する任務を遂行する権限を有する人又は機関をいう。
 - (b) 「指定航空企業」とは、第三条の規定に従い、一方の締約国が、他方の締約国に対し通告書によりその通告書に定める一又は二以上の路線における航空業務の運営について指定し、かつ、他方の締約国が適当な運営許可を与えた一又は二以上の航空企業をいう。
 - (c) 国に関して「領域」とは、その国の主権、宗主権、保護又は信託統治の下にある陸地及びこれに隣接する領水をいう。
 - (d) 「航空業務」とは、旅客、貨物又は郵便物の公衆用の運送のために航空機で行う定期航空業務をいう。
 - (e) 「国際航空業務」とは、二以上の国の領域上の空間にわたつて行う航空業務をいう。
 - (f) 「航空企業」とは、国際航空業務を提供し、又は運営する航空運送企業をいう。

- (g) 「運輸以外の目的での着陸」とは、旅客、貨物又は郵便物の積込又は積卸以外の目的で着陸することをいう。
- 2 この協定の附表は、協定の不可分の一部をなすものとし、「協定」というときは、別段の定がある場合を除くほか、附表を含むものとする。

第二条

各締約国は、他方の締約国に対し、その指定航空企業が附表に定める路線(以下「特定路線」という。)における国際航空業務(以下「協定業務」という。)を開設し、及び運営することができるようにするため、この協定で定める権利を許与する。

第三条

- 1 いずれの特定路線における協定業務も、前条の規定に基いて権利を許与された締約国の選択により、即時又は後日開始することができる。ただし、次のことが行われた後でなければならない。
- (a) 権利を許与された締約国がその特定路線について航空企業を指定すること。
- (b) 権利を許与する締約国が当該航空企業に対し適当な運営許可を与えること。同締約国は、次項及び第六条1の規定に従うことを条件として、遅滞なくこの許可を与えなければならない。
- 2 一方の締約国の航空当局は、他方の締約国の指定航空企業が、同航空当局により国際航空業務の運営に通常適用される法令で定める要件を満たす者である旨を立証することを、その指定航空企業に要求することができる。

第四条

各締約国の指定航空企業は、この協定の規定に従うことを条件として、特定路線における協定業務を運営する間、次の特権を享有するものとする。

- (a) 他方の締約国の領域を無着陸で横断飛行する特権
- (b) 運輸以外の目的で他方の締約国の領域に着陸する特権
- (c) 国際運輸の対象たる旅客、貨物及び郵便物の積卸及び積込のため、当該特定路線について附表で定める他方の締約国の領域内の地点に着陸する特権

第五条

- 1 各締約国がその管理の下にある空港その他の施設の使用について他方の締約国の指定航空企業に課し、又は課することを許す料金は、国際航空業務に従事する自国の航空企業が当該空港その他の施設を使用するため支払う料金よりも高額のものであつてはならない。
- 2 一方の締約国の領域内に他方の締約国の指定航空企業により若しくはその名において持ち込まれ、又は同領域内で他方の締約国の指定航空企業により若しくはその名において航空機上に積載される燃料、潤滑油、予備部品、正規の航空機装備品及び航空機貯蔵品で、協定業務を運営するに当つて当該航空企業の航空機により又はその航空機内で使用することのみを目的とするものに関する関税、検査手数料及びこれらに類似する国又は地方公共団体が課する租税その他の課徴金については、他方の締約国の指定航空企業は、その一方の締約国が最恵国の航空企業又は国際航空業務に従事する自国の航空企業に許与する待遇よりも不利でない待遇を与えられるものとする。ただし、いずれの締約国も、自国の指定航空企業に対して他方の締約国が関税、検査手数料その他これらに類似する国又は地方公共団体が課する租税その他の課徴金を免除し、又は払いもどさない限り、他方の締約国の指定航空企業に対し、当該租税その他の課徴金を免除し、又は払いもどす義務を負わないものとする。

第六条

- 1 各締約国は、他方の締約国の指定航空企業の実質的な所有及び実効的な支配がその航空企業を指定した締約国又はその締約国の国民に属していないと認められた場合には、第四条に定める特権をその航空企業に関して与えず、若しくは取り消す権利又はその航空企業によるそれらの特権の行使に対し必要と認める条件を課する権利を留保する。
- 2 各締約国は、他方の締約国の指定航空企業が前項において言及した特権を許与する締約国の法令を守らなかつた場合又はこの協定で定める条件に従つて運営しなかつた場合には、その航空企業による前記の特権の行使を停止し、又はその行使に対し必要と認める条件を課する権利を留保する。ただし、重ねて法令の違反が生ずることを防止するため、即時

に停止し、又は条件を課するやむをえない必要がある場合を除くほか、この権利は、他方の締約国と協議した後にはのみ行使しなければならない。

第七条

両締約国の指定航空企業は、両締約国の領域の間の特定路線において協定業務を運営する公平なかつ均等な機会を有する。

第八条

一方の締約国の指定航空企業が協定業務を運営するに当つては、他方の締約国の指定航空企業が同一の路線の全部又は一部において行う業務に不当な影響を及ぼさないように、その他方の締約国の指定航空企業の利益を考慮しなければならない。

第九条

- 1 両締約国の指定航空企業が行う協定業務は、協定業務に対する公衆の需要量と密接な関係を有しなければならない。
- 2 各指定航空企業が行う協定業務は、その航空企業を指定した締約国の領域から発し、又はその領域へ向う旅客、貨物及び郵便物の運送に対する当該時期における需要量及び合理的に予測される需要量に適合する輸送力を供給することを第一の目的としなければならない。その航空企業を指定した国以外の国の領域内の特定路線上の地点で積み込み、及び積み卸す旅客、貨物及び郵便物の運送は、輸送力が次のものに連すべきであるという原則に従つて行われなければならない。
 - (a) その航空企業を指定した締約国の領域への及びその領域からの運輸需要量
 - (b) 直通航空路運営の需要量
 - (c) その航空企業の路線が経由する地域の地方的業務を考慮した上でのその地域の運輸需要量

第十条

- 1 いずれの協定業務に対する運賃も、運営の経費、合理的な利潤、提供する役務の特性(たとえば、速力及び設備の程度)及び特定路線のいずれかの部分についての他の航空企業の運賃を含むすべての関係要素に十分

な考慮を払い、合理的な水準に定めなければならない。これらの運賃は、この条の規定に従つて定めるものとする。

- 2 運賃に関する合意は、可能なきときはいつでも、関係指定航空企業が国際航空運送協会の運賃決定機関を通じて行うものとする。それが不可能なきときは、各特定路線に関する運賃は、関係指定航空企業の間で合意しなければならない。いずれの場合にも、運賃は、両締約国の航空当局の認可を受けなければならない。
- 3 関係指定航空企業が運賃に関し前項の規定に従つて合意することができなかつた場合又はいずれか一方の締約国の航空当局が提出された運賃を同項の規定に従つて認可しなかつた場合には、両締約国の航空当局は、適当な運賃について合意が成立するように努めなければならない。
- 4 前項の規定に基く合意が成立しなかつた場合には、その紛争は、第十三条の規定に従つて解決しなければならない。
- 5 新たな運賃の決定又は運賃の改正は、いずれか一方の締約国の航空当局がこれを認可しないときは、効力を生じないものとする。ただし、第十三条3の規定に基く場合は、この限りでない。この条の規定に従つて運賃が決定されるまでの間は、すでに実施されている運賃が適用されるものとする。

第十一条

- 1 各締約国の航空当局は、要請を受けたときは、他方の締約国の航空当局に次のものを提供しなければならない。
 - (a) 協定業務の運航回数及び設備を検討するための適当な貨客の統計表
 - (b) 一方の締約国の指定航空企業が協定業務において他方の締約国の領域へ又はその領域から運送する貨客に関して合理的に必要とされる定期的報告書で、その貨客の出発地及び目的地に関する情報を含むもの
 - (c) 協定業務の運営に関して合理的に必要とされるその他の情報
- 2 各締約国の指定航空企業は、他方の締約国の航空当局に対し、あらかじめできる限り早期に、時間表、運賃表及び協定業務において運航される航空機の種類に関する明細書を提供しなければならない。

第十二条

両締約国の航空当局は、この協定の実施に関するすべての事項について緊密な協力を確保するため、いずれか一方の締約国の航空当局の要請があつたときは、協議を行うものとする。

第十三条

- 1 この協定の解釈又は適用に関して両締約国間に紛争が生じた場合には、両締約国は、まず、両国の間の交渉によつてその紛争を解決するように努めなければならない。
- 2 両締約国が交渉によつて紛争を解決することができなかつたときは、その紛争は、いずれか一方の締約国の要請により、各締約国が指名する各一人の仲裁委員と、こうして選定された二人の仲裁委員が合意する第三の仲裁委員との三人の仲裁委員からなる仲裁裁判所に決定のため付託することができる。ただし、第三の仲裁委員は、いずれかの締約国の国民であつてはならない。各締約国は、一方の締約国が紛争の仲裁を要請する外交上の公文を他方の締約国から受領した日から六十日の期間内に一人の仲裁委員を指定しなければならず、第三の仲裁委員については、その後の六十日の期間内に合意されなければならない。一方の締約国が六十日の期間内に自国の仲裁委員を指定しなかつたとき、又は第三の仲裁委員について前記の期間内に合意されなかつたときは、いずれか一方の締約国は、国際司法裁判所長に対し、当該仲裁委員を任命するように要請することができる。
- 3 両締約国は、前項の規定に基づいて行われた決定を守ることを約束する。

第十四条

いずれの一方の締約国も、この協定を改正するため、いつでも、他方の締約国との協議を要請することができる。この協議は、要請があつた日から六十日の期間内に開始するものとする。改正が附表についてのみ行われる場合には、協議は、両締約国の航空当局の間で行うものとする。両締約国の航空当局が新たな又は修正された附表について合意したときは、この事項に関する両締約国の航空当局の報告は、外交上の公文の交換によつて確認された後に効力を生ずる。

第十五条

一般的な多数国間の航空運送条約が両締約国に関し効力を生じたときは、この協定は、その条約の規定に適合するように改正しなければならない。

第十六条

いずれの一方の締約国も、他方の締約国に対し、この協定を廃棄する意思をいつでも通告することができる。その通告の写は、国際民間航空条約の規定により組織された国際民間航空機関に対し同時に送付しなければならない。その通告があつたときは、この協定は、他方の締約国が廃棄通告を受領した日の後一年で終了するものとする。ただし、その通告が前記の一年の期間の満了前に締約国間の合意により取り消された場合は、この限りでない。他方の締約国が通告の受領を確認しなかつたときは、国際民間航空機関がその通告の写を受領した日の後十四日を経過した時に通告が受領されたものとみなす。

第十七条

この協定及び第十四条の規定に従つて交換される外交上の公文は、国際民間航空機関に登録しなければならない。

第十八条

この協定は、各締約国によりその国内法上の手続に従つて承認されなければならない。この協定は、その承認を通知する外交上の公文の交換の日に効力を生ずる。

以上の証拠として、下名は、各自の政府により正当に委任を受け、この協定に署名した。

千九百五十六年一月十九日に東京で、ひとしく正文である英語及び日本語により本書二通を作成した。

オーストラリア連邦のために A. B. JAMIESON

日本国のために 重光葵

附 表

オーストラリアの指定航空企業が両方向に運営する路線

- 1 オーストラリアにおける地点—ピアク又はインドネシアにおける一地点—英領北ボルネオにおける一地点—マニラー—香港—東京
- 2 オーストラリアにおける地点—グアム—東京

オーストラリアの指定航空企業が前記の路線において行う協定業務は、オーストラリアの領域内の一地点を起点とするものでなければならない。ただし、その路線上の他の地点は、いずれかの又はすべての飛行に当つて、その指定航空企業の選択により省略することができる

日本国の指定航空企業が両方向に運営する路線

- 1 日本国における地点—香港—マニラー—インドネシアにおける一地点—ダーウィン—シドニー
- 2 日本国における地点—グアム—シドニー

日本国の指定航空企業が前記の路線において行う協定業務は、日本国の領域内の一地点を起点とするものでなければならない。ただし、その路線上の他の地点は、いずれかの又はすべての飛行に当つて、その指定航空企業の選択により省略することができる。

No. 4507. AGREEMENT¹ BETWEEN THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA AND JAPAN FOR AIR SERVICES. SIGNED AT TOKYO, ON 19 JANUARY 1956

The Government of the Commonwealth of Australia and the Government of Japan,

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

Being parties to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944² (hereinafter called "the Convention"),

Have accordingly appointed their respective representatives, who have agreed as follows :

Article I

1. For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires :

- (a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Commonwealth of Australia, the Director General of Civil Aviation and any person or body authorized to perform the functions on civil aviation exercised by the said Director General of Civil Aviation or similar functions, and, in the case of Japan, the Ministry of Transportation and any person or body authorized to perform the functions on civil aviation exercised by the said Ministry or similar functions ;
- (b) the term "designated airline" means an airline or airlines which one Contracting Party has designated by written notification to the other Contracting Party for the operation of air services on the route or routes specified in such notification, and to which the appropriate operating permission has been given by that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article III of the present Agreement ;
- (c) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State ;
- (d) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail ;
- (e) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State ;

¹ Came into force on 27 April 1956, the date of exchange of diplomatic notes indicating approval of the Agreement by each Contracting Party, in accordance with article XVIII.

² See footnote 2, p. 28 of this volume.

- (f) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service ; and
- (g) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

2. The Schedule¹ to the present Agreement forms an integral part of the Agreement, and all references to the "Agreement" shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

Article II

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the Schedule (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).

Article III

1. The agreed services on any specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted under Article II of the present Agreement, but not before,

- (a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline for that route, and
- (b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airlines concerned ; which it shall, subject to the provisions of paragraph 2 of this Article and of paragraph 1 of Article VI, be bound to grant without delay.

2. Each of the airlines designated by one Contracting Party may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air services.

Article IV

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

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

¹ See p. 306 of this volume.

Article V

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 for the use of airports and other facilities under its control shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by any national airline of the first Contracting Party engaged in international air services.

2. In respect of customs duties, inspection fees and similar national or local duties or charges on fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use by or in the aircraft of that airline in the operation of the agreed services, the designated airline of the second Contracting Party shall be accorded treatment not less favourable than that granted by the first Contracting Party to the airlines of the most favoured nation or to its national airlines engaged in international air services. Neither Contracting Party shall, however, be obliged to grant to the designated airline of the other Contracting Party exemption or remission of customs duties, inspection fees or similar national or local duties or charges, unless such other Contracting Party grants exemption or remission of the duties or charges in question to the designated airline of the first Contracting Party.

Article VI

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the privileges specified in Article IV of the present Agreement in respect of a designated airline of the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by a designated airline of the other Contracting Party of the privileges referred to in paragraph 1 above, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement ; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article VII

There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

Article VIII

In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

Article IX

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

2. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to :

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline ;
- (b) the requirements of through airline operation ; and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article X

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the provisions of this Article.

2. Agreement on the tariffs shall, whenever possible, be reached by the designated airlines concerned through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified routes shall be agreed upon between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted to them, in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariffs.

4. If the agreement under paragraph 3 of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XIII of the present Agreement.

5. No new or amended tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve it except under the terms of paragraph 3 of Article XIII of the present Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

Article XI

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on request :

- (a) Such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and accommodation of the agreed services ;
- (b) Such periodical statements as may reasonably be required relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of one Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party including information concerning the origin and destination of such traffic ; and
- (c) Such other information as may reasonably be required in respect of the operation of the agreed services.

2. The designated airline of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables and tariff schedules and particulars concerning types of aircraft to be operated on the agreed services.

Article XII

In order to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult on request of either of the authorities.

Article XIII

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, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision

to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the International Court of Justice may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article XIV

Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of request. If the amendment relates only to the Schedule, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article XV

If a general multilateral convention concerning air transport 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 XVI

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization formed by the Convention. If such notice is given, the present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after receipt by the International Civil Aviation Organization of its copy.

Article XVII

The present Agreement and the diplomatic notes exchanged in accordance with Article XIV shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XVIII

The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures, and the Agreement shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

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

DONE in duplicate, in the English and Japanese languages, both equally authentic, at Tokyo, this nineteenth day of January of the year one thousand nine hundred and fifty-six.

For the Commonwealth of Australia :
(Signed) A. B. JAMIESON

For Japan :
(Signed) Mamoru SHIGEMITSU

SCHEDULE

Routes to be operated in both directions by the designated airline of Australia

1. Points in Australia – Biak or a point in Indonesia – a point in British North Borneo – Manila – Hong Kong – Tokyo.
2. Points in Australia – Guam – Tokyo.

The agreed services provided by the designated airline of Australia on these routes shall begin at a point in the territory of Australia, but other points on any of the routes may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

Routes to be operated in both directions by the designated airline of Japan

1. Points in Japan – Hong Kong – Manila – a point in Indonesia – Darwin – Sydney.
2. Points in Japan – Guam – Sydney.

The agreed services provided by the designated airline of Japan on these routes shall begin at a point in the territory of Japan, but other points on any of the routes may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

EXCHANGE OF NOTES

I

AUSTRALIAN EMBASSY
TOKYO

No. A.I.

19th January, 1956

Monsieur le Ministre,

With reference to the Agreement between the Commonwealth of Australia and Japan for Air Services signed today,¹ I have the honour to state that it is the understanding of the Government of the Commonwealth of Australia that the Japanese authorities will grant to any Australian civil aircraft which may operate international flights (other than those defined as "agreed services" in the said Agreement which will receive treatment pursuant to the Agreement) into Japan exemption from or remission of all national and local duties and charges (including customs duties and inspection fees) imposed in its territory on supplies of fuel, lubricating oil, spare parts, regular equipment and aircraft stores which are on board such aircraft on arrival in Japan or are taken on board such aircraft in Japan solely for use on the flights in question even though the supplies concerned are consumed on or by such aircraft on flights over Japanese territory provided that such supplies are not unloaded except with the approval of the Japanese Customs authorities, and the Australian authorities will accord the same treatment to any Japanese civil aircraft which may operate such international flights as stated above into Australia.

I have the honour further to request Your Excellency to be good enough to confirm the foregoing on behalf of your Government.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency, Monsieur le Ministre, the assurance of my highest consideration.

(Signed) A. B. JAMIESON
Chargé d'Affaires a. i.

His Excellency Mr. Mamoru Shigemitsu
Minister for Foreign Affairs of Japan

¹ See p. 300 of this volume.

II

書簡をもつて啓上いたします。本大臣は、本日付の貴下の次の書簡を受領したことを確認する光栄を有します。

本使は、本日署名された航空業務に関するオーストラリア連邦と日本国との間の協定に関し、日本国の当局が、日本国内に向つて国際飛行（同協定において「協定業務」と定められており、同協定に基く待遇を受けるものを除く。）を行うオーストラリアの民間航空機に対し、日本国内に到着の際にその航空機上に積載されており、又は日本国内でその航空機に積み込まれる燃料、潤滑油、予備部品、正規の装備品及び航空機貯蔵品で当該飛行中に使用されることのみを目的とするものについては、これらの需品が日本国の領域の上空を飛行中にその航空機上で又はその航空機により消費される場合でも、日本国の税関当局の承認がない限りこれらの需品を積み卸さないことを条件として、日本国の領域内で課されるすべての関税、地方税その他の課徴金（関税及び検査手数料を含む。）の免除及び払いもどしを認め、また、オーストラリアの当局が、オーストラリア領域内に向つて前記の国際飛行を行う日本国の民間航空機に対して同一の待遇を与えるということがオーストラリア連邦政府の了解であることを申し述べる光栄を有します。

本使は、さらに、閣下が前記のことを貴国政府に代つて確認されるよう要請する光栄を有します。

本大臣は、前記のことが日本国政府の了解でもあることを政府に代つて確認する光栄を有します。

本大臣は、ここに重ねて貴下に向つて敬意を表します。

千九百五十六年一月十九日

日本国外務大臣 重光葵

オーストラリア連邦臨時代理大使

A・B・ジャミソン 貴下

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

Tokyo, January 19, 1956

Monsieur le Chargé d'Affaires,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of today's date reading as follows :

[See note I]

I have the honour to confirm on behalf of my Government that the foregoing is also the understanding of the Government of Japan.

I beg you, Monsieur le Chargé d'Affaires, to accept the renewed assurance of my high consideration.

(Signed) Mamoru SHIGEMITSU

Mr. A. B. Jamieson
Chargé d'Affaires ad interim
of the Commonwealth of Australia
Tokyo

¹ Translation provided by the International Civil Aviation Organization.

² Traduction transmise par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 4507. ACCORD¹ DE SERVICES AÉRIENS ENTRE LE COMMONWEALTH D'AUSTRALIE ET LE JAPON. SIGNÉ À TOKYO, LE 19 JANVIER 1956

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie et le Gouvernement japonais, Désireux de conclure un accord en vue de créer et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944² (ci-après dénommée la « Convention »),

Ont désigné à cette fin leurs représentants respectifs, qui sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

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

- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Commonwealth d'Australie, du Directeur général de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir en matière d'aviation civile les fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne le Japon, du Ministre des transports et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires ;
- b) L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignées par notification écrite à l'autre Partie contractante pour exploiter des services aériens sur la route ou les routes indiquées dans la notification et à laquelle l'autre Partie contractante aura donné la permission d'exploitation voulue, conformément aux dispositions de l'article III du présent Accord ;
- c) Le terme « territoire » désigne, pour chaque État, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet État ;
- d) L'expression « service aérien » s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs affectés au transport public de passagers, de marchandises ou de courrier ;
- e) L'expression « service aérien international » s'entend d'un service qui traverse l'espace aérien de deux ou plusieurs États ;

¹ Entré en vigueur le 27 avril 1956, date de l'échange de notes diplomatiques signalant l'approbation de l'Accord par chaque Partie contractante, conformément à l'article XVIII.

² Voir note 2, p. 29 de ce volume.

- f) L'expression « entreprise de transports aériens » s'entend de toute entreprise de transports aériens qui offre ou exploite un service aérien international ;
- g) L'expression « escale non commerciale » s'entend de toute escale qui n'est pas destinée à l'embarquement ou au débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

2. Le tableau¹ annexé au présent Accord fait partie dudit Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l' « Accord » vise également le tableau.

Article II

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord pour permettre à l'entreprise désignée par cette autre Partie d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans le tableau (ci-après respectivement dénommés les « services convenus » et les « routes indiquées »).

Article III

1. Les services convenus sur une route indiquée pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés en vertu de l'article II du présent Accord, mais pas avant :

- a) Que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné une entreprise pour exploiter ladite route, et
- b) Que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné aux entreprises intéressées la permission d'exploitation voulue, ce qu'elle devra faire sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et du paragraphe 1 de l'article VI.

2. Chacune des entreprises désignées par l'une des Parties contractantes pourra être tenue de fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement à l'exploitation de services aériens internationaux.

Article IV

1. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs des entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale ;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire ; et

¹ Voir p. 316 de ce volume.

- c) De faire escale sur ledit territoire aux points indiqués dans le tableau pour ladite route, en vue de décharger ou de charger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

Article V

1. Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer ou permettre d'imposer à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services placés sous son contrôle ne devront pas être plus élevées que les droits acquittés, pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services, par une entreprise nationale de la première Partie contractante assurant des services aériens internationaux.

2. En ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et les autres taxes ou droits nationaux ou locaux similaires frappant les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante ou pris à bord d'un aéronef sur ce territoire par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou pour son compte et destinés uniquement à être utilisés par ses aéronefs au cours de l'exploitation des services convenus, cette entreprise bénéficiera d'un traitement non moins favorable que celui que la première Partie contractante accorde aux entreprises de la nation la plus favorisée ou à ses entreprises nationales assurant des services aériens internationaux. Toutefois, une Partie contractante ne sera tenue d'accorder à l'entreprise désignée par l'autre Partie une exonération ou une remise de droits de douane, de frais d'inspection ou d'autres taxes ou droits nationaux ou locaux similaires que si cette autre Partie fait de même pour l'entreprise désignée par la première Partie contractante.

Article VI

1. Chaque Partie contractante se réserve la faculté de refuser ou de retirer à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante les droits énumérés à l'article IV du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, ou de ressortissants de cette Partie.

2. Chaque Partie contractante se réserve la faculté de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, des droits visés au paragraphe 1 ci-dessus 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 ; il est entendu que, sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher

que ces lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article VII

Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées reliant leurs territoires respectifs.

Article VIII

L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes tiendra compte, en exploitant les services convenus, des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

Article IX

1. Les services convenus assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public.

2. Les services convenus assurés par une entreprise désignée auront toujours pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic — passagers, marchandises et courrier — en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour ce qui est du transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ;
- b) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers ;
- c) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des services locaux et régionaux.

Article X

1. Les tarifs applicables à tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques du service (par exemple les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute partie de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions du présent article.

2. Les tarifs seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées à l'aide de la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Lorsque cela ne sera pas possible, les entreprises désignées intéressées conviendront elles-mêmes des tarifs à appliquer sur chacune des routes indiquées. En tout état de cause, les tarifs convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Si les entreprises désignées intéressées ne parviennent pas à se mettre d'accord sur les tarifs, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs qui leur ont été soumis, comme il est dit au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à une entente sur les tarifs à appliquer.

4. A défaut de l'entente prévue au paragraphe 3 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XIII du présent Accord.

5. Sauf les dispositions du paragraphe 3 de l'article XIII du présent Accord, aucun tarif nouveau ou modifié ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes lui refusent leur approbation. En attendant que les tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article, il y aura lieu d'appliquer les tarifs déjà en vigueur.

Article XI

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande :

- a) Les statistiques du trafic qui pourront être nécessaires pour examiner la fréquence et la capacité des services convenus ;
- b) Les relevés périodiques qu'il faudra concernant le trafic acheminé, sur les services convenus, par l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, y compris des renseignements sur la provenance et la destination de ce trafic ;
- c) Tous autres renseignements qu'il faudra concernant l'exploitation des services convenus.

2. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes fournira aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs ainsi que des renseignements concernant les types d'aéronefs utilisés sur les services convenus.

Article XII

En vue d'assurer une collaboration étroite dans tous les domaines touchant l'exécution du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront lorsque l'une d'elles en fera la demande.

Article XIII

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, le différend pourra, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis ; ce troisième arbitre ne devra pas être un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend ; le troisième arbitre devra être désigné d'un commun accord avant l'expiration d'un nouveau délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de désigner son arbitre dans un délai de soixante jours, ou si l'accord ne se fait pas au sujet du troisième arbitre dans le délai indiqué, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de désigner un ou plusieurs arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 du présent article.

Article XIV

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander à entrer en consultations avec l'autre Partie en vue de modifier le présent Accord ; ces consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si la modification ne concerne que le tableau, les consultations auront lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Si lesdites autorités conviennent d'un tableau nouveau ou modifié, leurs recommandations à cet égard prendront effet après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

Article XV

Au cas où une convention multilatérale et générale de transports aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de ladite convention.

Article XVI

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Une copie de la notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin un an

après la date à laquelle l'autre Partie contractante l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de la Partie contractante à laquelle elle est adressée, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date à laquelle copie en sera parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XVII

Le présent Accord et les notes diplomatiques échangées conformément à l'article XIV seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XVIII

Le présent Accord devra être approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à la procédure prévue par sa législation ; il entrera en vigueur aussitôt que cette approbation aura été notifiée par un échange de notes diplomatiques.

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

FAIT à Tokyo le dix-neuf janvier mil neuf cent cinquante-six, en double exemplaire, dans les langues anglaise et japonaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Commonwealth d'Australie :
(Signé) A. B. JAMIESON

Pour le Japon :
(Signé) Mamoru SHIGEMITSU

T A B L E A U

Routes qu'exploitera, dans les deux sens, l'entreprise désignée par l'Australie

1. Points en Australie – Biak ou un point en Indonésie – un point dans le Bornéo du Nord britannique – Manille – Hong-kong – Tokyo.
2. Points en Australie – Guam – Tokyo.

Les services convenus assurés sur ces routes par l'entreprise désignée par l'Australie devront avoir leur point de départ en territoire australien, mais l'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer d'autres escales sur l'une quelconque des routes.

Routes qu'exploitera, dans les deux sens, l'entreprise désignée par le Japon

1. Points au Japon – Hong-kong – Manille – un point en Indonésie – Darwin – Sydney.
2. Points au Japon – Guam – Sydney.

Les services convenus assurés sur ces routes par l'entreprise désignée par le Japon devront avoir leur point de départ en territoire japonais, mais l'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer d'autres escales sur l'une quelconque des routes.

ÉCHANGE DE NOTES

I

AMBASSADE D'AUSTRALIE

Tokyo, le 19 janvier 1956

N° A.1.

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord de services aériens conclu ce jour entre le Commonwealth d'Australie et le Japon¹, j'ai l'honneur de déclarer que le Gouvernement du Commonwealth d'Australie considère comme entendu que les autorités japonaises accorderont à tout aéronef civil australien qui serait affecté à un vol international à destination du Japon (autre que ceux dénommés « services convenus » dans ledit Accord et qui bénéficieront du traitement prévu par l'Accord), l'exonération ou la remise de tous droits et taxes nationaux et locaux (y compris les droits de douane et les frais d'inspection) frappant en territoire japonais les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord qui se trouveront à bord à l'arrivée au Japon ou qui seront pris à bord au Japon pour être utilisés uniquement au cours du vol en question, même si ces approvisionnements sont utilisés par cet aéronef ou à son bord au cours de vols au-dessus du territoire japonais, à condition toutefois qu'ils ne soient pas déchargés sans l'approbation des autorités douanières japonaises, et que les autorités australiennes accorderont le même traitement à tout aéronef civil japonais affecté à un même vol international à destination de l'Australie.

Je saurais gré à Votre Excellence de bien vouloir confirmer ce qui précède au nom de son Gouvernement.

Veillez agréer, etc.

Le Chargé d'affaires :
(Signé) A. B. JAMIESON

Son Excellence M. Mamoru Shigemitsu
Ministre des affaires étrangères du Japon

¹ Voir p. 310 de ce volume.

II

Tokyo, le 19 janvier 1956

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, dont le texte se lit comme suit :

[*Voir note I*]

Je tiens à confirmer, au nom de mon Gouvernement, que telle est bien aussi l'interprétation du Gouvernement japonais.

Agréez, etc.

(*Signé*) Mamoru SHIGEMITSU

Monsieur E. B. Jamieson
Chargé d'affaires du Commonwealth d'Australie
Tokyo

No. 4508

**SUDAN
and
NETHERLANDS**

Agreement (with schedule) for the establishment and operation of air services between and beyond their respective territories. Signed at Khartoum, on 12 February 1956

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

**SOUDAN
et
PAYS-BAS**

Accord (avec tableau) relatif à l'établissement et à l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Khartoum, le 12 février 1956

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

No. 4508. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE SUDAN AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS FOR THE ESTABLISHMENT AND OPERATION OF AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT KHARTOUM, ON 12 FEBRUARY 1956

The Government of the Sudan and the Government of the Kingdom of the Netherlands hereinafter referred to as the Contracting Parties, desiring to stimulate civil air transportation between and beyond the Sudan and the Netherlands,

have agreed as follows :

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires :

a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Netherlands, the Director General of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director General or similar functions, and, in the case of Sudan, the Director of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions exercised by the said Director of Civil Aviation or similar functions ;

b) 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 an airline designated by it in accordance with Article 3 of the present Agreement to operate air services on the routes specified in such notifications.

Article 2

In addition to and without prejudice to the provisions of the present Agreement each Contracting Party shall, in respect of any matters relating to the establishment and the operation of the agreed services, conform with the relevant articles of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944.²

¹ Became applicable provisionally from the date of signature on 12 February 1956, and entered into force on 31 July 1956, the date laid down in an exchange of notes stating that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party had been fulfilled, in accordance with article 13.

² See footnote 2, p. 28 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 4508. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT SOUDANAIS ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT ET À L'EXPLOITATION DE SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À KHARTOUM, LE 12 FÉVRIER 1956

Le Gouvernement soudanais et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, ci-après dénommés les Parties contractantes, désireux d'encourager les transports aériens civils entre les territoires soudanais et néerlandais et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne les Pays-Bas, du Directeur général de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne le Soudan, du Directeur de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions exercées par ledit Directeur ou des fonctions similaires ;

b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront fait savoir, par notification écrite adressée aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, qu'elle est désignée par la première Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans la notification.

Article 2

Outre les dispositions du présent Accord et sans préjudice de ces dispositions, chaque Partie contractante devra, pour toutes questions relatives à l'établissement et à l'exploitation des services convenus, se conformer aux articles pertinents de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944².

¹ Entré en application à titre provisoire dès la signature, le 12 février 1956, et entré en vigueur le 31 juillet 1956, date prévue dans un échange de notes précisant que les formalités requises par la législation nationale de chacune des Parties contractantes avaient été accomplies, conformément à l'article 13.

² Voir note 2, p. 29 de ce volume.

Article 3

1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating by virtue of the present Agreement air services on the routes specified in the appropriate section of the Schedule¹ in the Annex to the present Agreement (hereinafter respectively referred to as the agreed services and the agreed routes). On receipt of the designation of an airline, that other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of Article 4 of the present Agreement, without delay grant to that airline the appropriate operating authorisation.

2) Before granting the authorisation referred to in paragraph (1) of this Article, 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 in respect to the operation of commercial airlines.

3) At any time after the provisions of paragraph (1) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services.

Article 4

1) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in 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 it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

2) Each Contracting Party shall have the right, after consultation with the other Contracting Party, to suspend the exercise by an airline of the rights specified in 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 the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement.

Article 5

Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party rights of transit and of stops for non-traffic purposes in its territory ; moreover, for the purpose of the establishment of the agreed air services, the designated airline(s) of each Contracting Party will enjoy in the territory of the

¹ See p. 328 of this volume.

Article 3

1. Chaque Partie contractante pourra désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens qui, en vertu du présent Accord, seront chargées d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans les sections pertinentes du tableau¹ annexé à l'Accord (ci-après dénommés respectivement « services convenus » et « routes convenues »). Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante donnera sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article 4 du présent Accord, la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

2. Avant d'accorder la permission mentionnée au paragraphe 1 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement à l'exploitation des entreprises commerciales de transports aériens.

3. Une fois les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus exécutées, une entreprise désignée et autorisée pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus.

Article 4

1. Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise, de refuser ou de retirer à une entreprise les droits énoncés dans le présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, ou de ressortissants de cette Partie.

2. Chaque Partie contractante aura le droit, après consultation de l'autre Partie, de suspendre l'exercice par une entreprise des droits énoncés dans le présent Accord ou de soumettre cet exercice aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où l'entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

Article 5

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie le droit de transit et le droit d'escale non commerciale sur son territoire ; en outre, aux fins de l'établissement des services aériens convenus, les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par chaque Partie contrac-

¹ Voir p. 329 de ce volume.

other Contracting Party on the agreed routes the right to put down and take on passengers, cargo or mail, coming from or destined for points outside that territory.

Article 6

Nothing in the provisions of the present Agreement shall be construed or regarded as conferring on the airline designated by one of the Contracting Parties the right to take on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, or mail carried for hire or reward and destined for another point in the same territory.

Article 7

a) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of the designated airline of one Contracting Party on arrival in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all national duties and charges including customs duties and inspection fees even though such supplies are used by such aircraft on flights in that territory. The goods so exempt shall not be unloaded except with the approval of the Customs Authorities of the other Contracting Party, and if unloaded, shall be kept under customs supervision until required for use of the aircraft of the designated airline or re-exported.

b) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the second Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the first Contracting Party for use in the operation of an agreed service shall be exempt from all national duties and charges including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the second Contracting Party, even though such supplies are used by such aircraft on flights in that territory.

Article 8

No arms of war, explosives of war, munitions of war may be carried by the designated air carrier(s) of the Netherlands in or above the territory of the Sudan or by the crew or passengers, except by the permission of the Government of the Sudan.

Article 9

The rates to be charged by the designated air carrier(s) of either Contracting Party on the specified routes or a part thereof shall be those fixed by the International Air Transport Association.

tante auront le droit de décharger et de charger sur le territoire de l'autre Partie, le long des routes convenues, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination de points situés en dehors de ce territoire.

Article 6

Aucune des dispositions du présent Accord ne devra être interprétée comme conférant à l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes le droit de charger, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, à un autre point de ce même territoire.

Article 7

a) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord se trouvant à bord d'un aéronef de l'entreprise désignée par une Partie contractante à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante seront exonérés de tous droits et taxes nationaux, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, même s'ils sont utilisés par cet aéronef au cours de vols au-dessus de ce territoire. Les produits ainsi exonérés ne devront pas être déchargés sans l'approbation des autorités douanières de l'autre Partie ; s'ils sont déchargés, ils resteront sous la surveillance de la douane en attendant d'être utilisés par les aéronefs de l'entreprise désignée, ou réexportés.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes, ou pris à bord d'aéronefs sur ledit territoire, par l'entreprise qu'aura désignée l'autre Partie contractante ou pour le compte de ladite entreprise, et destinés à l'exploitation d'un service convenu, seront exonérés de tous droits et taxes nationaux imposés sur le territoire de la première Partie contractante, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, même s'ils sont utilisés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus de ce territoire.

Article 8

Les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par les Pays-Bas ne pourront, non plus que les équipages ou les passagers, transporter d'armes de guerre, d'explosifs de guerre ni de munitions de guerre en territoire soudanais ou au-dessus dudit territoire sans l'autorisation du Gouvernement soudanais.

Article 9

L'entreprise ou les entreprises désignées par une Partie contractante appliqueront, sur les routes indiquées ou sur toute section de ces routes, les tarifs fixés par l'Association du transport aérien international.

In the absence of such tariffs rates shall be fixed between the designated airlines by mutual agreement.

If the designated airline(s) should fail to agree in fixing the tariffs, the aeronautical authorities of either Contracting Party shall endeavour to fix the appropriate tariffs by mutual consultations.

Article 10

If either of the Contracting Parties wishes to discuss with the other Contracting Party any matter relating to the present Agreement and/or its Annex, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties as specified in Article 1 para. (a) of the present Agreement and such consultation shall begin within sixty days of the date of receipt by the other Contracting Party of the request. If such consultation results in agreement between the said authorities on any modification to the terms of the present Agreement and/or its Annex such modification shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of Notes through the diplomatic channel which shall in the case of modification of the present Agreement state that the formalities required by the National Legislation of each Contracting Party have been accomplished.

Article 11

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, they must refer the dispute for decision to an Arbitral Tribunal set up by agreement between them.

3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given by said Arbitral Tribunal.

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 which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline(s) of the Contracting Party in default.

Article 12

The present Agreement shall terminate two years after the date of receipt by one Contracting Party from the other Contracting Party of notice to terminate, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

A défaut, les tarifs seront fixés d'un commun accord par les entreprises désignées.

Si les entreprises désignées ne peuvent s'entendre à ce sujet, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer les tarifs par voie de consultations.

Article 10

Si l'une des Parties contractantes souhaite examiner avec l'autre toute question touchant le présent Accord ou son annexe, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties, telles qu'elles sont définies à l'article premier, alinéa *a*, du présent Accord ; les consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la réception de la demande par l'autre Partie contractante. Si, à la suite de ces consultations, lesdites autorités conviennent de modifier les dispositions du présent Accord ou de son annexe, ces modifications prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques ; si les modifications portent sur l'Accord lui-même, les notes devront préciser que les formalités requises par la législation nationale de chaque Partie contractante ont été accomplies.

Article 11

1. Si un différend s'élève entre elles quant à l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend sera soumis à la décision d'un tribunal arbitral constitué d'un commun accord.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue par ledit tribunal arbitral.

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 du paragraphe 2 ci-dessus, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie en faute ou à l'entreprise ou aux entreprises désignées par cette dernière.

Article 12

Le présent Accord prendra fin deux ans après la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura reçu de l'autre Partie une notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 13

The present Agreement shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall come into force on a date to be laid down in an exchange of notes stating that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been accomplished.

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

DONE this twelfth day of February 1956 in duplicate at Khartoum in the English language.

(Signed) M. ZARROUG

(Signed) W. A. FROWEIN

SCHEDULE

I. *Routes to be served by the designated airline or airlines of the Government of the Sudan*

Points in Sudan to the Netherlands and points beyond in both directions, either via intermediate points or directly.

II. *Routes to be served by the designated airline or airlines of the Government of the Kingdom of the Netherlands*

Points in the Netherlands to the Sudan and points beyond in both directions, either via intermediate points or directly.

Any or all points of the routes, specified in this schedule may at option of the airline(s) be omitted on any or all flights.

Article 13

Le présent Accord entrera en application à titre provisoire dès sa signature et entrera en vigueur à la date qui sera fixée dans un échange de notes précisant que les formalités requises par la législation nationale de chacune des Parties contractantes ont été accomplies.

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.

FAIT à Khartoum, en double exemplaire, en langue anglaise, le 12 février 1956.

(Signé) M. ZARROUG

(Signé) W. A. FROWEIN

T A B L E A U

I. *Routes confiées à l'entreprise ou aux entreprises désignées par le Gouvernement soudanais*

Points au Soudan – Pays-Bas et au-delà dans les deux sens, via des points intermédiaires ou directement.

II. *Routes confiées à l'entreprise ou aux entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas*

Points aux Pays-Bas – Soudan et au-delà dans les deux sens, via des points intermédiaires ou directement.

L'entreprise ou les entreprises désignées pourront, lors de tout vol, supprimer des points d'arrêt sur les routes mentionnées dans ce tableau.

ANNEX A

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

ANNEXE A

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

ANNEX A — ANNEXE A

No .1308. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF PORTUGAL FOR AIR SERVICES BETWEEN CANADIAN AND PORTUGUESE TERRITORIES. SIGNED AT LISBON, ON 25 APRIL 1947¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. LISBON, 24 AND 30 APRIL 1957

Official texts : English and Portuguese.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

I

CANADIAN EMBASSY

Note No. 46

Lisbon, April 24, 1957

Excellency :

I have the honour to refer to the recent discussions and exchanges of correspondence which have taken place between the Canadian Embassy and the Ministry of Foreign Affairs concerning the proposed modification of the Agreement between Canada and Portugal for Air Services which was signed at Lisbon on April 25, 1947.¹

2. In accordance with the provisions of Article 8 of the Agreement, I now have the honour to propose that paragraphs 3 and 4 of the Annex to the Agreement be modified to read as follows :

(i) *in English :*

"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 countries beyond in a reasonably direct line in both directions.

"4. Canadian Pacific Air Lines, as the designated airline of the Government of Canada, shall, for the operation of this service, be deemed to be qualified to fulfill the conditions referred to in Article 2 paragraph (2) of this Agreement".

(ii) *in Portuguese :*

[See note II]

3. If the foregoing provisions are acceptable to the Government of Portugal, I have the honour to propose that this Note and Your Excellency's reply to that effect shall

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 94, p. 87.

² Came into force on 30 April 1957 by the exchange of the said notes.

constitute an Agreement between our two Governments and shall come into force on the date of Your Excellency's Note.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

(Signed) Dr. P. PANNETON
Ambassador

His Excellency the Minister of Foreign Affairs
Prof. Dr. Paulo Cunha
Palacio das Necessidades
Lisbon

II

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Proc.º 44,721/Canada
N.º 2

Lisboa, 30 de Abril de 1957

Tenhor Embaixador,

Tenho a honra de acusar a recepção da Nota de Vossa Excelência de 24 de Abril último, relativa à alteração do Anexo ao Acordo entre o Governo de Portugal e o Governo do Canadá sobre os Serviços Aéreos entre os territórios português e canadiano, assinado em Lisboa a 25 de Abril de 1947, cujo teor em português é o seguinte :

« Tenho a honra de me referir às recentes negociações e trocas de correspondência entre a Embaixada do Canadá e o Ministério dos Negócios Estrangeiros acerca da alteração do Acordo entre o Canadá e Portugal sobre Serviços Aéreos, assinado em Lisboa a 25 de Abril de 1947.

2. De harmonia com o disposto no artigo 8.º do Acordo, tenho a honra de propor que os parágrafos 3.º e 4.º do Anexo ao Acordo sejam alterados, passando a ter a seguinte redacção :

(i) *em inglês* :

[See note I — Voir note I]

(ii) *em português* :

« 3. A rota a explorar pela empresa aérea designada pelo Governo do Canadá será :

Montreal, via pontos intermediários que forem mutuamente acordados para os Açores e/ou Lisboa e países além em rotas razoavelmente directas em ambos os sentidos.

4. A Canadian Pacific Air Lines, 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 II deste Acordo. »

3. Caso as disposições que precedem possam ser aceites pelo Governo Português, tenho a honra de propor que a presente Nota e a resposta de Vossa Excelência sobre o assunto constituam um Acordo entre os nossos dois Governos, que entrará em vigor na data da Nota de Vossa Excelência. »

Tenho a honra de informar Vossa Excelência de que o Governo Português concorda com a proposta contida na Nota acima referida.

Apresento a Vossa Excelência, Senhor Embaixador, os protestos da minha mais elevada consideração.

(Assinado) A. O. SALAZAR

Sua Excelência o Dr. Philippe Panneton
Embaixador do Canadá
Lisboa

[TRANSLATION — TRADUCTION]

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Ref : 44,721/Canada
No. 2

Lisbon, 30 April 1957

Sir,

I have the honour to acknowledge the receipt of your note of 24 April 1957 concerning the modification of the annex to the Agreement 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 Portuguese text of which is as follows :

[See note I]

I have the honour to inform you that the Portuguese Government agrees to the proposal contained in the above-mentioned note.

I have the honour to be, etc.

(Signed) A. O. SALAZAR

His Excellency Philippe Panneton
Ambassador of Canada
Lisbon

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

N° 1308. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DU PORTUGAL RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES CANADIENS ET PORTUGAIS. SIGNÉ À LISBONNE, LE 25 AVRIL 1947³

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD⁴ MODIFIANT L'ANNEXE À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. LISBONNE, 24 ET 30 AVRIL 1957

Textes officiels anglais et portugais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

I

AMBASSADE DU CANADA

Note n° 46

Lisbonne, le 24 avril 1957

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à la correspondance et aux entretiens récents entre l'Ambassade du Canada et le Ministère des Affaires étrangères relatifs au projet de modifier l'Accord entre le Canada et le Portugal au sujet des services aériens, signé à Lisbonne le 25 avril 1947³.

2. J'ai l'honneur de proposer, conformément aux dispositions de l'Article 8 de l'Accord, que les alinéas 3 et 4 de l'Annexe audit Accord soient modifiés ainsi :

« 3. La route exploitée par la ligne aérienne désignée par le Gouvernement canadien sera la suivante :

De Montréal, par les points intermédiaires qui pourront être choisis d'un commun accord, aux Açores et (ou) à Lisbonne, et aux pays situés au-delà, dans les deux sens, sur un parcours sensiblement direct.

« 4. La société « Canadian Pacific Airlines », en sa qualité d'entreprise désignée par le Gouvernement canadien sera, aux fins de l'exploitation de ce service, réputée apte à remplir les conditions visées dans le présent Accord au deuxième alinéa de l'Article 2. »

3. Si ces propositions rencontrent l'agrément du Gouvernement portugais, je propose que la présente Note et la réponse de Votre Excellence à cet effet constituent, entre nos

¹ Traduction du Gouvernement canadien.

² Translation by the Government of Canada.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 94, p. 87.

⁴ Entré en vigueur le 30 avril 1957 par l'échange desdites notes.

deux Gouvernements, un Accord qui entrerait en vigueur à la date de la réponse de Votre Excellence.

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

(Signé) Dr Philippe PANNETON
Ambassadeur

Son Excellence Monsieur Paulo Cunha
Ministre des Affaires Étrangères
Palacio das Necessidades
Lisbonne

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Réf. 44,721/Canada
N° 2

Lisbonne, le 30 avril 1957

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la Note de Votre Excellence en date du 24 avril dernier concernant le projet de modifier l'Annexe à l'Accord entre le Gouvernement portugais et le Gouvernement canadien au sujet des services aériens, signé à Lisbonne le 25 avril 1947, et qui était ainsi conçue :

[Voir note I]

J'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que les propositions contenues dans la Note en question rencontrent l'agrément du Gouvernement portugais.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma considération très haute et très distinguée.

(Signé) A. O. SALAZAR

Son Excellence Monsieur Philippe Panneton
Ambassadeur du Canada
Lisbonne

No. 1320. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF EGYPT FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT CAIRO, ON 8 DECEMBER 1949¹

N° 1320. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉGYPTE RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELÀ. SIGNÉ AU CAIRE, LE 8 DÉCEMBRE 1949¹

MODIFICATION of the annex to the above-mentioned Agreement

In accordance with article XV of the Agreement, the Netherlands Government and the Egyptian Government exchanged at Cairo, on 14 July and 8 August 1956, notes constituting an agreement modifying part A, section 2 (A), of the annex as follows :

(A) *Routes terminating in Egyptian territory :*

1) Netherlands - France (Nice or Marseilles) or Germany (Dusseldorf or Frankfurt or Stuttgart or Munich or Cologne/Bonn or Nuremberg) - Italy (Rome) or Austria (Vienna) or Czechoslovakia (Prague) - Hungary (Budapest) or Rumania (Bucharest) or Bulgaria (Sofia) or Yugoslavia (Belgrade) - Greece (Athens) or Turkey (Istanbul) or Lebanon (Beyrouth) to Egypt (Cairo).

The Agreement came into force on 8 August 1956 by the exchange of the said notes.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

MODIFICATION de l'annexe à l'Accord susmentionné

Conformément à l'article XV de l'Accord, le Gouvernement néerlandais et le Gouvernement égyptien ont échangé au Caire, les 14 juillet et 8 août 1956, des notes constituant un accord modifiant la partie A, alinéa 2, A, de l'annexe comme suit :

A. *Routes ayant leur point terminus en territoire égyptien :*

1) Pays-Bas - France (Nice ou Marseille) ou Allemagne (Dusseldorf ou Frankfurt ou Stuttgart ou Munich ou Cologne/Bonn ou Nuremberg) - Italie (Rome) ou Autriche (Vienne) ou Tchécoslovaquie (Prague) - Hongrie (Budapest) ou Roumanie (Bucarest) ou Bulgarie (Sofia) ou Yougoslavie (Belgrade) - Grèce (Athènes) ou Turquie (Istanbul) ou Liban (Beyrouth) vers l'Égypte (Le Caire).

L'Accord est entré en vigueur le 8 août 1956 par l'échange desdites notes.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation internationale de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 95, p. 123 ; Vol. 200, p. 278, and Vol. 216, p. 395.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 95, p. 123 ; vol. 200, p. 278, et vol. 216, p. 394.

No. 1327. AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND SPAIN FOR THE REGULATION OF CIVIL AIR LINES. SIGNED AT THE HAGUE, ON 20 JUNE 1950¹

N° 1327. ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET L'ESPAGNE RELATIF AUX LIGNES AÉRIENNES CIVILES. SIGNÉ À LA HAYE, LE 20 JUIN 1950¹

MODIFICATION of the annex to the above-mentioned Agreement

In accordance with article XIII of the Agreement, the Government of the Netherlands and the Government of Spain exchanged at Madrid, on 14 April and 18 June 1956, notes constituting an agreement to include Geneva in route II set forth in section I of the annex.

The Agreement came into force on 18 June 1956 by the exchange of the said notes.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

MODIFICATION de l'annexe à l'Accord susmentionné

Conformément à l'article XIII de l'Accord, le Gouvernement néerlandais et le Gouvernement espagnol ont échangé à Madrid, les 14 avril et 18 juin 1956, des notes constituant un accord ajoutant l'escale de Genève à la route II définie au paragraphe I de l'annexe.

L'Accord est entré en vigueur le 18 juin 1956 par l'échange desdites notes.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 95, p. 303, and Vol. 200, p. 294.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 95, p. 303, et vol. 200, p. 294.

No. 1467. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE SYRIAN REPUBLIC RELATING TO CIVIL AIR SERVICES BETWEEN THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT DAMASCUS, ON 13 FEBRUARY 1950¹

N° 1467. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SYRIENNE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS CIVILS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS. SIGNÉ À DAMAS, LE 13 FÉVRIER 1950¹

MODIFICATION of the annex to the above-mentioned Agreement

In accordance with article VIII of the Agreement, the Government of the Netherlands and the Syrian Government exchanged at Damascus, on 26 July and 19 September 1956, notes constituting an agreement modifying routes 1 and 2 set forth in paragraph 5 (A) of the annex as follows :

1. Netherlands - Germany - Czechoslovakia - Hungary - Austria - Switzerland - Italy - Yugoslavia - Romania - Bulgaria - Syria - Iraq (Baghdad and Basrah) - Pakistan - India and beyond, in both directions.

2. Netherlands - Germany - France - Czechoslovakia - Hungary - Austria - Italy - Yugoslavia - Romania - Bulgaria - Greece - Syria - Iraq - Iran and beyond, in both directions.

The Agreement came into force on 19 September 1956 by the exchange of the said notes.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

MODIFICATION de l'annexe à l'Accord susmentionné

Conformément à l'article VIII de l'Accord, le Gouvernement néerlandais et le Gouvernement syrien ont échangé à Damas, les 26 juillet et 19 septembre 1956, des notes constituant un accord modifiant les routes 1 et 2 définies au paragraphe 5, A, de l'annexe comme suit :

1. Pays-Bas - Allemagne - Tchécoslovaquie - Hongrie - Autriche - Suisse - Italie - Yougoslavie - Roumanie - Bulgarie - Syrie - Irak (Bagdad/Bassora) - Pakistan - Inde et au-delà, dans les deux sens.

2. Pays-Bas - Allemagne - France - Tchécoslovaquie - Hongrie - Autriche - Italie - Yougoslavie - Roumanie - Bulgarie - Grèce - Syrie - Irak - Iran et au-delà, dans les deux sens.

L'Accord est entré en vigueur le 19 septembre 1956 par l'échange desdites notes.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

¹ United Nations *Treaty Series*, Vol. 108, p. 53, and Vol. 163, p. 379.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 108, p. 53, et vol. 163, p. 379.

No. 1474. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE NETHERLANDS GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE LEBANESE REPUBLIC. SIGNED AT BEIRUT, ON 20 SEPTEMBER 1949¹

N° 1474. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE LIBANAISE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN. SIGNÉ À BEYROUTH, LE 20 SEPTEMBRE 1949¹

MODIFICATION of the annex to the above-mentioned Agreement

In accordance with article VIII of the Agreement, the Netherlands Government and the Lebanese Government exchanged at Beirut, on 16 October 1956, notes constituting an agreement modifying the schedule of Netherlands routes set forth in section II of the annex as follows :

Netherlands - Germany - France - Switzerland - Italy - Austria - Czechoslovakia - Yugoslavia - Hungary - Rumania - Bulgaria - Greece - Turkey - Lebanon - Iran - Irak (Basra) - Pakistan and beyond, in both directions.

The Agreement came into force on 16 October 1956 by the exchange of the said notes.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

MODIFICATION de l'annexe à l'Accord susmentionné

Conformément à l'article VIII de l'Accord, le Gouvernement néerlandais et le Gouvernement libanais ont échangé à Beirut, le 16 octobre 1956, des notes constituant un accord modifiant l'état des lignes à exploiter par les Pays-Bas, qui est donné dans la section II de l'annexe, comme suit :

Pays-Bas - Allemagne - France - Suisse - Italie - Autriche - Tchécoslovaquie - Yougoslavie - Hongrie - Roumanie - Bulgarie - Grèce - Turquie - Liban - Iran - Irak (Bassora) - Pakistan et au-delà, dans les deux sens.

L'Accord est entré en vigueur le 16 octobre 1956 par l'échange desdites notes.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 108, p. 205, and Vol. 231, p. 360.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 108, p. 205, et vol. 231, p. 361.

No. 1712. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT NEW DELHI, ON 1 DECEMBER 1951¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING SCHEDULES I AND II TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. NEW DELHI, 25 MARCH 1957

Official text : English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

I

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER FOR THE UNITED KINGDOM
NEW DELHI

AA/CIV/9/1

25th March, 1957

Sir,

I have the honour to refer to the Air Services Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of India signed at New Delhi on 1st December, 1951,¹ and to discussions between official delegations which took place in London during April and May of 1956 to review the implementation of that Agreement.

In accordance with the agreement reached provisionally in the discussions referred to above, the Government of the United Kingdom propose that the following amendments may be made to Schedules I and II to the Air Services Agreement of 1st December, 1951, as amended in 1953³ by agreements between the Governments of the United Kingdom and India :

(a) Column 4 of Route I in Schedule I to be amended to read :

“A point in France or Germany or Austria ; a point in Czechoslovakia ; a point in Switzerland ; a point in Italy or Greece or Tripoli ; a point in Turkey ; Cyprus ; a point in Egypt or Israel or Lebanon ; a point in Syria ; a point in Iraq ; a point in Iran ; Bahrein or Dhahran ; a point in Afghanistan ; Karachi.”

(b) Column 3 of Route II in Schedule I to be amended to read :

“Kuala Lumpur and/or Singapore.”

(c) Column 4 of Route I in Schedule II to be amended to read :

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 128, p. 39 ; Vol. 166, p. 377, and Vol. 192, p. 346.

² Came into force on 25 March 1957 by the exchange of the said notes.

³ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 166, p. 377, and Vol. 192, p. 346.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 1712. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'INDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À NEW-DELHI, LE 1^{er} DÉCEMBRE 1951¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT LES TABLEAUX I ET II ANNEXÉS À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. NEW-DELHI, 25 MARS 1957

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

I

HAUT-COMMISSARIAT DU ROYAUME-UNI
NEW-DELHI

AA/CIV/9/1

Le 25 mars 1957

Monsieur le Secrétaire général,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux services aériens que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement indien ont conclu à New-Delhi le 1^{er} décembre 1951¹, ainsi qu'aux négociations que des délégations officielles ont menées à Londres, en avril et mai 1956, pour revoir les modalités d'application de cet Accord.

Conformément à l'entente intervenue provisoirement à l'issue de ces négociations, le Gouvernement du Royaume-Uni propose d'apporter les modifications ci-après aux tableaux I et II annexés à l'Accord relatif aux services aériens en date du 1^{er} décembre 1951, tel qu'il a été modifié en 1953³ par voie d'accords entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement indien :

a) Tableau I, route I, quatrième colonne ; substituer le texte suivant :

« Un point situé en France, en Allemagne ou en Autriche ; un point situé en Tchécoslovaquie ; un point situé en Suisse ; un point situé en Italie, en Grèce ou en Tripolitaine ; un point situé en Turquie ; Chypre ; un point situé en Égypte, en Israël ou au Liban ; un point situé en Syrie ; un point situé en Irak ; un point situé en Iran : Bahrein ou Dhahran ; un point situé en Afghanistan ; Karachi. »

b) Tableau I, route II, troisième colonne ; substituer le texte suivant :

« Kuala-Lumpur et/ou Singapour. »

c) Tableau II, route I, quatrième colonne ; substituer le texte suivant :

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 128, p. 39 ; vol. 166, p. 377, et vol. 192, p. 347.

² Entré en vigueur le 25 mars 1957 par l'échange desdites notes.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 166, p. 377, et vol. 192, p. 347.

“Karachi ; a point in Afghanistan ; Jeddah or Dhahran ; a point in Iran ; a point in Iraq ; a point in Syria ; a point in Lebanon or Israel or Egypt ; a point in Turkey ; a point in Tripoli or Greece or Italy ; a point in Switzerland ; a point in Czechoslovakia ; a point in Austria or Germany ; a point in France or Belgium or Holland or Denmark or Norway or Sweden or Spain or Portugal.”

(d) The asterisk after “Bahrein” in Column 5 of Route I in Schedule II and the footnote against the asterisk concerning the operational suitability of Bahrein Aerodrome, to be deleted.

(e) Column 3 of Route III in Schedule II to be amended to read :

“Singapore and/or Djakarta.”

(f) “Kuala Lumpur” to be inserted in Column 5 of Route III in Schedule II.

If the Government of India accept these amendments, I propose that this note and your reply to that effect shall be regarded as constituting an agreement between our two Governments in this matter, which shall enter into force on this day's date.

I have the honour to be Sir,
Your obedient Servant.

(Signed) Malcolm MACDONALD

The Secretary
Ministry of Communications
Government of India
New Delhi

II

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF COMMUNICATIONS
NEW DELHI

No. 8-A/20-56.

March 25, 1957

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's note of today's date, the text of which is as follows :

[See note I]

I have the honour to inform you that the Government of India accept the proposals contained in Your Excellency's note and will regard that note and this present reply as constituting an agreement between our two Governments in this matter, which shall enter into force on this day's date.

Yours faithfully,

(Signed) B. N. JHA
Secretary to the Government of India

His Excellency the High Commissioner
for the United Kingdom of India
New Delhi

« Karachi ; un point situé en Afghanistan ; Djeddah ou Dhahran ; un point situé en Iran ; un point situé en Irak ; un point situé en Syrie ; un point situé au Liban, en Israël ou en Égypte ; un point en Turquie ; un point situé en Tripolitaine, en Grèce ou en Italie ; un point situé en Suisse ; un point situé en Tchécoslovaquie ; un point situé en Autriche ou en Allemagne ; un point situé en France, en Belgique, aux Pays-Bas, au Danemark, en Norvège, en Suède, en Espagne ou au Portugal. »

d) Tableau II, route I, cinquième colonne ; supprimer l'appel de note après « Bahrein » et la note correspondante concernant l'utilisation de l'aérodrome de Bahrein.

e) Tableau II, route III, troisième colonne ; substituer le texte suivant :

« Singapour et/ou Djakarta. »

f) Tableau II, route III, cinquième colonne ; ajouter « Kuala-Lumpur ».

Si ces modifications rencontrent l'agrément du Gouvernement indien, je propose que la présente note et votre réponse dans le même sens soient considérées comme constituant entre nos deux Gouvernements un accord en la matière, qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Malcolm MACDONALD

Monsieur le Secrétaire général
Ministère des communications
Gouvernement indien
New-Delhi

II

GOVERNEMENT INDIEN
MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
NEW-DELHI

N°-8A/20-56.

Le 25 mars 1957

Monsieur le Haut-Commissaire,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

Je tiens à vous faire savoir que le Gouvernement indien accepte les propositions contenues dans cette note et considérera ladite note et la présente réponse comme constituant entre nos deux Gouvernements un accord en la matière, qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) B. N. JHA
Secrétaire général du Ministère des communications

Son Excellence Monsieur le Haut-Commissaire
du Royaume-Uni dans l'Inde
New-Delhi

No. 2543. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS. SIGNED AT JERUSALEM, ON 23 OCTOBER 1950¹

MODIFICATION of the annex to the above-mentioned Agreement

In accordance with article X of the Agreement, the Government of the Netherlands and the Government of Israel exchanged at Jerusalem, on 26 April and 25 May 1956, notes constituting an agreement modifying schedule I of the annex by replacing the word "Zurich" in the route specified in that schedule by the words "Zurich or Vienna".

The Agreement came into force on 25 May 1956 by the exchange of the said notes.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

N° 2543. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À JÉRUSALEM, LE 23 OCTOBRE 1950¹

MODIFICATION de l'annexe à l'Accord susmentionné

Conformément à l'article X de l'Accord, le Gouvernement néerlandais et le Gouvernement israélien ont échangé à Jérusalem, les 26 avril et 25 mai 1956, des notes constituant un accord modifiant le tableau I joint à l'annexe en remplaçant l'escale de « Zurich », sur la route définie à ce tableau, par « Zurich ou Vienne ».

L'Accord est entré en vigueur le 25 mai 1956 par l'échange desdites notes.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 189, p. 89.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 189, p. 89.

No. 2922. AGREEMENT ON NORTH ATLANTIC OCEAN STATIONS. DONE AT PARIS, ON 25 FEBRUARY 1954¹

N° 2922. ACCORD SUR LES STATIONS OCÉANIQUES DE L'ATLANTIQUE NORD. FAIT À PARIS, LE 25 FÉVRIER 1954¹

ACCEPTANCES and ACCESSION

Instruments deposited with the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization by the following States on the dates indicated:

Acceptances

SWITZERLAND	7 November	1955
NETHERLANDS	24 January	1956
FRANCE	3 May	1956
BELGIUM	9 April	1957

Accession

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY 15 October 1957

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 9 September 1958.

ACCEPTATIONS et ADHÉSION

Les instruments ont été déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale par les États suivants aux dates indiquées:

Acceptations

SUISSE	7 novembre	1955
PAYS-BAS	24 janvier	1956
FRANCE	3 mai	1956
BELGIQUE	9 avril	1957

Adhésion

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE 15 octobre 1957

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 9 septembre 1958.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 215, p. 249.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 215, p. 249.

