

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Treaty Series

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

VOLUME 353

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 353

1960

I. Nos. 5036-5047

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 7 March 1960 to 14 March 1960*

	<i>Page</i>
No. 5036. Austria and Bulgaria:	
Air Transport Agreement (with annexes). Signed at Sofia, on 12 September 1958	3
No. 5037. Federal Republic of Germany and Norway:	
Agreement relating to air services. Signed at Bonn, on 29 January 1957	39
No. 5038. Ireland and Italy:	
Agreement (with annex) for air services between the two countries. Signed at Dublin, on 21 November 1947	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the above-mentioned Agreement. Dublin, 3 October 1957, and Rome, 15 November 1957	73
No. 5039. Italy and Pakistan:	
Agreement (with annex and Joint Declaration) relating to air services. Signed at Rome, on 5 October 1957	91
No. 5040. Ireland and Federal Republic of Germany:	
Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at Bonn, on 12 June 1956	121
No. 5041. Austria and Romania:	
Civil Air Transport Agreement (with annexes). Signed at Vienna, on 10 July 1958	155
No. 5042. Finland and Switzerland:	
Agreement concerning air services (with annex). Signed at Berne, on 7 January 1959	173

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

VOLUME 353

1960

I. Nos 5036-5047

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 7 mars 1960 au 14 mars 1960*

	<i>Pages</i>
N° 5036. Autriche et Bulgarie:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexes). Signé à Sofia, le 12 septembre 1958	3
N° 5037. République fédérale d'Allemagne et Norvège:	
Accord relatif aux services aériens. Signé à Bonn, le 29 janvier 1957	39
N° 5038. Irlande et Italie:	
Accord (avec annexe) relatif aux services aériens entre les deux pays. Signé à Dublin, le 21 novembre 1947	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'annexe à l'Accord susmentionné. Dublin, 3 octobre 1957, et Rome, 15 novembre 1957	73
N° 5039. Italie et Pakistan:	
Accord (avec annexe et Déclaration commune) relatif aux services aériens. Signé à Rome, le 5 octobre 1957	91
N° 5040. Irlande et République fédérale d'Allemagne:	
Accord relatif aux transports aériens (avec échange de notes). Signé à Bonn, le 12 juin 1956	121
N° 5041. Autriche et Roumanie:	
Accord relatif aux transports aériens civils (avec annexes). Signé à Vienne, le 10 juillet 1958	155
N° 5042. Finlande et Suisse:	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Berne, le 7 janvier 1959	173

	<i>Page</i>
No. 5043. Finland and Union of Soviet Socialist Republics:	
Air Transport Agreement. Signed at Moscow, on 19 October 1955	185
No. 5044. France and Federal Republic of Germany:	
Air Transport Agreement. Signed at Paris, on 4 October 1955	203
No. 5045. United States of America and Canada:	
Exchange of notes (with annex) constituting an agreement relating to the establishment of a ballistic missile early warning system. Ottawa, 13 July 1959	237
No. 5046. United States of America and Republic of China:	
Agricultural Commodities Agreement under Title I of the Agricultural Trade Development and Assistance Act, as amended (with exchange of notes). Signed at Taipei, on 9 June 1959	257
No. 5047. United States of America and Republic of Korea:	
Agricultural Commodities Agreement under Title I of the Agricultural Trade Development and Assistance Act, as amended. Signed at Seoul, on 30 June 1959	297
 ANNEX A. Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations	
No. 52. Constitution of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. Signed at Loudon, on 16 November 1945:	
Signature and acceptance by Guinea	308
No. 236. Declaration of Honduras recognizing as compulsory the jurisdiction of the Court, in conformity with Article 36, paragraph 2, of the Statute of the International Court of Justice. Tegucigalpa, 2 February 1948:	
Declaration renewing the above-mentioned declaration for an indefinite period. Tegucigalpa, 20 February 1960	309
No. 414. Agreement between the Government of Canada and the Government of Sweden for air services between Canadian and Swedish territories. Signed at Ottawa, on 27 June 1947:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the above-mentioned Agreement. Ottawa, 16 May 1958	312
No. 551. Provisional Agreement between Switzerland and the Netherlands relating to air services. Signed at Berne, on 7 March 1949:	
Modification of the annex to the above-mentioned Agreement	316

	<i>Pages</i>
N° 5043. Finlande et Union des Républiques socialistes soviétiques:	
Convention sur le trafic aérien. Signée à Moscou, le 19 octobre 1955	185
N° 5044. France et République fédérale d'Allemagne:	
Accord relatif aux transports aériens. Signé à Paris, le 4 octobre 1955	203
N° 5045. États-Unis d'Amérique et Canada:	
Échange de notes (avec annexe) constituant un accord relatif à l'établissement d'un système de pré-alerte contre les engins balistiques. Ottawa, 13 juillet 1959	237
N° 5046. États-Unis d'Amérique et République de Chine:	
Accord relatif aux produits agricoles, conclu dans le cadre du titre I de la loi tendant à développer et à favoriser le commerce agricole, telle qu'elle a été modifiée (avec échange de notes). Signé à Taïpeh, le 9 juin 1959	257
N° 5047. États-Unis d'Amérique et République de Corée:	
Accord relatif aux produits agricoles, conclu dans le cadre du titre I de la loi tendant à développer et à favoriser le commerce agricole, telle qu'elle a été modifiée. Signé à Séoul, le 30 juin 1959	297
 <i>ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies</i>	
N° 52. Convention créant une Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture. Signée à Londres, le 16 novembre 1945:	
Signature et acceptation de la Guinée	308
N° 236. Déclaration du Honduras reconnaissant comme obligatoire la juridiction de la Cour, conformément à l'Article 36, paragraphe 2, du Statut de la Cour internationale de Justice. Tegucigalpa, 2 février 1948:	
Déclaration renouvelant la déclaration susmentionnée pour une période indéfinie. Tegucigalpa, 20 février 1960	309
N° 414. Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la Suède relatif aux services aériens entre les territoires du Canada et de la Suède. Signé à Ottawa, le 27 juin 1947:	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Ottawa, 16 mai 1958	313
N° 551. Accord provisoire relatif aux lignes aériennes entre la Suisse et les Pays-Bas. Signé à Berne, le 7 mars 1949:	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	317

	<i>Page</i>
No. 593. Convention (No. 10) concerning the age for admission of children to employment in agriculture, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its third session, Geneva, 16 November 1921, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Ratification by Peru	320
No. 608. Convention (No. 25) concerning sickness insurance for agricultural workers, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its tenth session, Geneva, 15 June 1927, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Ratification by Peru	321
No. 612. Convention (No. 29) concerning forced or compulsory labour, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its fourteenth session, Geneva, 28 June 1930, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Ratification by Peru	321
No. 618. Convention (No. 36) concerning compulsory old-age insurance for persons employed in agricultural undertakings, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its seventeenth session, Geneva, 29 June 1933, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Ratification by Peru	322
No. 620. Convention (No. 38) concerning compulsory invalidity insurance for persons employed in agricultural undertakings, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its seventeenth session, Geneva, 29 June 1933, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Ratification by Peru	322
No. 622. Convention (No. 40) concerning compulsory widows' and orphans' insurance for persons employed in agricultural undertakings, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its seventeenth session, Geneva, 29 June 1933, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Ratification by Peru	323
No. 631. Convention (No. 52) concerning annual holidays with pay, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its twentieth session, Geneva, 24 June 1936, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Ratification by Peru	324

	<i>Pages</i>
N° 593. Convention (n° 10) concernant l'âge d'admission des enfants au travail dans l'agriculture, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa troisième session, Genève, 16 novembre 1921, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946:	
Ratification du Pérou	320
N° 608. Convention (n° 25) concernant l'assurance-maladie des travailleurs agricoles, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa dixième session, Genève, 15 juin 1927, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946:	
Ratification du Pérou	321
N° 612. Convention (n° 29) concernant le travail forcé ou obligatoire, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa quatorzième session, Genève, 28 juin 1930, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946:	
Ratification du Pérou	321
N° 618. Convention (n° 36) concernant l'assurance-vieillesse obligatoire des salariés des entreprises agricoles, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa dix-septième session, Genève, 29 juin 1933, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946:	
Ratification du Pérou	322
N° 620. Convention (n° 38) concernant l'assurance-invalidité obligatoire des salariés des entreprises agricoles, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa dix-septième session, Genève, 29 juin 1933, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946:	
Ratification du Pérou	322
N° 622. Convention (n° 40) concernant l'assurance-décès obligatoire des salariés des entreprises agricoles, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa dix-septième session, Genève, 29 juin 1933, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946:	
Ratification du Pérou	323
N° 631. Convention (n° 52) concernant les congés annuels payés, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa vingtième session, Genève, 24 juin 1936, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946:	
Ratification du Pérou	324

	<i>Page</i>
No. 681. Agreement between France and Ireland concerning air transport. Signed at Dublin, on 16 May 1946:	
Modification of the annex to the above-mentioned Agreement	325
No. 686. Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Canada for air services between and beyond their respective territories. Signed at Ottawa, on 19 August 1949:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the above-mentioned Agreement. Ottawa, 18 August 1958	326
No. 792. Convention (No. 81) concerning labour inspection in industry and commerce. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its thirtieth session, Geneva, 11 July 1947:	
Ratification by Peru	332
No. 927. Agreement between the Government of the Union of South Africa and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland in connexion with the establishment of civil air services between the Union and the United Kingdom. Signed at Pretoria, on 26 October 1945:	
Exchange of notes constituting an agreement to supplement the above-mentioned Agreement. London, 15 September 1959	334
No. 928. Agreement between the Government of Ireland and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland relating to air services to, in and through their respective territories. Signed at London, on 5 April 1946:	
Modification of the annex to the above-mentioned Agreement	338
No. 937. Agreement between Denmark and Canada for air services between the two countries. Signed at Ottawa, on 13 December 1949:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the above-mentioned Agreement. Ottawa, 16 May 1958	340
No. 941. Agreement between the Government of Canada and the Government of the French Republic for air services between and beyond their respective territories. Signed at Ottawa, on 1 August 1950:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the above-mentioned Agreement. Ottawa, 22 October 1958	344
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 to amend schedules I and II to the above-mentioned Agreement. New Delhi, 8 June 1959	350

	<i>Pages</i>
N° 681. Accord entre la France et l'Irlande relatif aux transports aériens. Signé à Dublin, le 16 mai 1946:	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	325
N° 686. Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement du Canada relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Ottawa, le 19 août 1949:	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Ottawa, 18 août 1958	327
N° 792. Convention (n° 81) concernant l'inspection du travail dans l'industrie et le commerce. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa trentième session, Genève, 11 juillet 1947:	
Ratification du Pérou	333
N° 927. Accord entre le Gouvernement de l'Union sud-africaine et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à l'établissement de services aériens civils entre l'Union et le Royaume-Uni. Signé à Prétoria, le 26 octobre 1945:	
Échange de notes constituant un accord complétant l'Accord susmentionné. Londres, 15 septembre 1959	335
N° 928. Accord entre le Gouvernement de l'Irlande et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens à destination, à l'intérieur et en transit au-dessus de leurs territoires respectifs. Signé à Londres, le 5 avril 1946:	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	339
N° 937. Accord entre le Danemark et le Canada relatif aux services aériens entre les deux pays. Signé à Ottawa, le 13 décembre 1949:	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Ottawa, 16 mai 1958	341
N° 941. Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République française relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ces territoires. Signé à Ottawa, le 1^{er} août 1950:	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'annexe à l'Accord susmentionné. Ottawa, 22 octobre 1958	345
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, 8 juin 1959	351

	<i>Page</i>
No. 1734. Agreement on the importation of educational, scientific and cultural materials (with Protocol), opened for signature at Lake Success, New York, on 22 November 1950:	
Notification by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	362
No. 1980. Agreement between the Government of Pakistan and the Government of the Kingdom of the Netherlands relating to air services. Signed at Karachi, on 17 July 1952:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the annex to the above-mentioned Agreement. Karachi, 29 May 1957	364
No. 2181. Convention (No. 100) concerning equal remuneration for men and women workers for work of equal value. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its thirty-fourth session, Geneva, 29 June 1951:	
Ratification by Peru	368
No. 2244. Convention (No. 99) concerning minimum wage-fixing machinery in agriculture. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its thirty-fourth session, Geneva, 28 June 1951:	
Ratification by Peru	369
No. 2624. Convention (No. 101) concerning holidays with pay in agriculture. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its thirty-fifth session, Geneva, 26 June 1952:	
Ratification by Peru	369
No. 3514. Agreement on the exchange of war cripples between member countries of the Council of Europe with a view to medical treatment. Signed at Paris, on 13 December 1955:	
Ratification by Turkey	370
No. 4648. Convention (No. 105) concerning the abolition of forced labour. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its fortieth session, Geneva, 25 June 1957:	
Ratification by Pakistan	371
No. 4704. Convention (No. 106) concerning weekly rest in commerce and offices. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its fortieth session, Geneva, 26 June 1957:	
Ratification by Pakistan	371

	<i>Pages</i>
N° 1734. Accord pour l'importation d'objets de caractère éducatif, scientifique ou culturel (avec Protocole), ouvert à la signature à Lake Success (New-York) le 22 novembre 1950:	
Notification du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord . . .	363
N° 1980. Accord entre le Gouvernement du Pakistan et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas relatif aux services aériens. Signé à Karachi, le 17 juillet 1952:	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'annexe de l'Accord susmentionné. Karachi, 29 mai 1957	365
N° 2181. Conventiou (n° 100) concernant l'égalité de rémunération entre la main-d'œuvre masculine et la main-d'œuvre féminine pour un travail de valeur égale. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa trente-quatrième session, Genève, 29 juin 1951:	
Ratification du Pérou	368
N° 2244. Convention (n° 99) concernant les méthodes de fixation des salaires minima dans l'agriculture. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa trente-quatrième session, Genève, 28 juin 1951:	
Ratification du Pérou	369
N° 2624. Convention (n° 101) concernant les congés payés dans l'agriculture. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa treute-cinquième session, Genève, 26 juin 1952:	
Ratification du Pérou	369
N° 3514. Accord sur l'échange des mutilés de guerre entre les pays membres du Conseil de l'Europe aux fins de traitement médical. Signé à Paris, le 13 décembre 1955:	
Ratification de la Turquie	370
N° 4648. Convention (n° 105) concernant l'abolitiou du travail forcé. Adoptée par la Conférence géuérale de l'Organisatiou internationale du Travail à sa quarantième sessiou, Genève, 25 juin 1957:	
Ratification du Pakistan	371
N° 4704. Convention (n° 106) concernant le repos hebdomadaire dans le commerce et les bureaux. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa quarantième session, Genève, 26 juin 1957:	
Ratification du Pakistan	371

	<i>Page</i>
No. 4738. Convention (No. 107) concerning the protection and integration of indigenous and other tribal and semi-tribal populations in independent countries. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its fortieth session, Geneva, 26 June 1957:	
Ratification by Pakistan	372
No. 4955. Agreement between the United Nations Special Fund and the Government of Ecuador concerning assistance from the Special Fund. Signed at Quito, on 10 November 1959	
Correction of article VIII	373
ANNEX B. <i>Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements filed and recorded with the Secretariat of the United Nations</i>	
No. 520. Agreement between the United Nations, the International Labour Organisation, the Food and Agriculture Organization of the United Nations, the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, the International Civil Aviation Organization and the World Health Organization and the Government of the Kingdom of Laos relating to technical assistance. Signed at Vientiane and at New York, on 1 and 18 June 1954:	
Amendment of article IV, paragraph 1 (c) of the above-mentioned Agreement	376

	<i>Pages</i>
N° 4738. Convention (n° 107) concernant la protection et l'intégration des populations aborigènes et autres populations tribales et semi-tribales dans les pays indépendants. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa quarantième session, Genève, 26 juin 1957:	
Ratification du Pakistan	372
N° 4955. Accord entre le Fonds spécial des Nations Unies et le Gouvernement équatorien relatif à une assistance du Fonds spécial. Signé à Quito, le 10 novembre 1959:	
Rectification de l'article VIII	373
 ANNEXE B. <i>Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux classés et inscrits au répertoire au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies</i>	
N° 520. Accord entre l'Organisation des Nations Unies, l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation mondiale de la santé et le Gouvernement du Royaume du Laos relatif à l'assistance technique. Signé à Vientiane et à New-York, les 1 ^{er} et 18 juin 1954:	
Modification à l'article IV, paragraphe 1, c, de l'Accord susmentionné	377

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 SECRÉTARIAT

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

from 7 March 1960 to 14 March 1960

Nos. 5036 to 5047



Traités et accords internationaux

enregistrés

du 7 mars 1960 au 14 mars 1960

N^{os} 5036 à 5047

No. 5036

**AUSTRIA
and
BULGARIA**

**Air Transport Agreement (with annexes). Signed at Sofia,
on 12 September 1958**

Official texts : German and Bulgarian.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

**AUTRICHE
et
BULGARIE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexes). Signé
à Sofia, le 12 septembre 1958**

Textes officiels allemand et bulgare.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

No. 5036. ABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK BULGARIEN ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Volksrepublik Bulgarien haben, von dem Wunsch geleitet, die gegenseitigen Beziehungen auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt zu regeln und die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen beiden Ländern zu fördern, folgendes vereinbart :

Artikel I

Jeder der Vertragschliessenden Teile gewährt dem anderen Vertragschliessenden Teil die im Anhang 1 zu diesem Abkommen angeführten Rechte zur Einrichtung und zum Betrieb der in diesem Anhang bezeichneten Luftverkehrslinien.

Artikel II

1. Jeder der Vertragschliessenden Teile macht für den Betrieb dieser Luftverkehrslinien dem anderen Vertragschliessenden Teil ein oder mehrere Luftbeförderungsunternehmen namhaft und bestimmt, vorbehaltlich der Erteilung der im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Genehmigung, den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Linien.

2. Jeder Vertragschliessende Teil hat, vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 4 dieses Artikels, dem durch den anderen Vertragschliessenden Teil namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen oder den durch den anderen Vertragschliessenden Teil namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen unverzüglich die erforderliche Bewilligung zum Betrieb zu erteilen.

3. Vor Erteilung der Bewilligung zur Eröffnung der im Anhang 1 vorgesehenen Luftverkehrslinien können die Luftfahrtbehörden eines der Vertragschliessenden Teile ein vom anderen Teil namhaft gemachtes Luftbeförderungsunternehmen zum Nachweis verhalten, dass es in der Lage ist, den in ihren Gesetzen vorgesehenen Erfordernissen sowie jenen Vorschriften zu entsprechen, die üblicherweise auf den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien Anwendung finden.

4. Jeder Vertragschliessende Teil behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragschliessenden Teil namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen die Bewilligung zum Betrieb zu versagen oder eine solche zurückzuziehen, wenn

[BULGARIAN TEXT — TEXTE BULGARE]

№. 5036. СПОГОДБА МЕЖДУ АВСТРИЙСКОТО ФЕДЕРАЛНО ПРАВИТЕЛСТВО И ПРАВИТЕЛСТВОТО НА НАРОДНА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЗА ВЪЗДУШНИ СЪОБЩЕНИЯ

Австрийското федерално правителство и Правителството на Народна република България, ръководени от желанието да урегулират взаимните си отношения в областта на гражданското въздухоплаване и да поощрят развитието на въздушните съобщения между двете страни, се споразумяха върху следното:

Член I

Всяка Договаряща страна отстъпва на другата Договаряща страна правата, изброени в Приложение 1 към тази Спогодба, отнасящи се за организирането и експлоатацията на озпачените в това Приложение въздушни линии.

Член II

1. Всяка Договаряща страна посочва на другата Договаряща страна едно или няколко предприятия за въздушен транспорт за експлоатиране на тези въздушни линии и определя, след даване предвиденото в алинея 2 на този член разрешение, датата на откриването на тези линии.

2. Всяка Договаряща страна дава незабавно необходимото експлоатационно разрешение на предприятието или предприятията на въздушен транспорт, посочени от другата Договаряща страна, при спазване условията на алинея 4 на настоящия член.

3. Преди даване на разрешението за откриване на предвидените в Приложение 1 въздушни линии, въздухоплавателните власти на едната Договаряща страна могат да поискат от посоченото от другата Договаряща страна предприятие за въздушен транспорт доказателство, че е в състояние да отговори на изискванията, предвидени в нейните закони, както и на онези предписания, които обикновено намират приложение при експлоатацията на международните въздушни линии.

4. Всяка Договаряща страна си запазва правото да откаже даването на експлоатационно разрешение на определеното от другата Договаряща страна предприятие за въздушен транспорт или да оттегли едно такова, ако не й бъде

ihm nicht nachgewiesen wird, dass das überwiegende Eigentumsrecht und die tatsächliche Verfügungsgewalt an diesem beziehungsweise über dieses Unternehmen dem anderen Vertragschliessenden Teil oder physischen oder juristischen Personen dieses Vertragschliessenden Teils zustehen, wenn das Unternehmen die im Artikel IX genannten Gesetze und Vorschriften nicht beachtet oder wenn es sich einem gemäss Artikel XV ergangenen Schiedsspruch nicht fügt.

Dieses Recht wird nur nach Fühlungnahme mit dem anderen Vertragschliessenden Teil ausgeübt werden, es sei denn, dass die Rücknahme der Bewilligung zum Betrieb zur Vermeidung weiterer Verletzungen unerlässlich ist.

Artikel III

Alle Fragen, die mit der Gewährleistung der Sicherheit und mit der technischen Durchführung der Flüge zusammenhängen, werden im Anhang 2 zum vorliegenden Abkommen dargelegt und werden unter die Zuständigkeit der Luftfahrtbehörden der Vertragschliessenden Teile fallen.

Artikel IV

Die Gebühren, die von jedem der Vertragschliessenden Teile den namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen des anderen Vertragschliessenden Teils für die Benützung der Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen auferlegt werden, müssen gemäss den behördlich festgelegten Tarifen eingehoben werden. Sie dürfen nicht höher sein als jene, welche für die Benützung dieser Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge anderer fremder Unternehmen, die gleichartigen internationalen Luftverkehrshnien dienen, entrichtet werden.

Artikel V

1. Luftfahrzeuge, die Flüge in Übereinstimmung mit Artikel I des vorliegenden Abkommens durchführen, sowie Treib- und Schmierstoffe, Ersatzteile, Ausrüstung und Lebensmittel, die sich an Bord dieser Luftfahrzeuge befinden, werden bei ihrem Eintritt in das Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teils und auch bei ihrem Austritt aus diesem Gebiet von Einfuhr- und Ausfuhrzöllen sowie den sonstigen Abgaben befreit, einschliesslich jener Fälle, in denen sie während des Fluges über dem angeführten Gebiet verwendet oder verbraucht werden, doch mit Ausnahme der Fälle, in denen sie auf dem Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teils über-eignet werden.

2. Ersatzteile, Treib- und Schmierstoffe, die für die Durchführung und Gewährleistung der Flüge in Übereinstimmung mit Artikel I des vorliegenden Abkommens erforderlich sind, sowie Werkzeuge, die zur Ergänzung des Werkzeugsatzes der Luftfahrzeuge bestimmt sind, werden zur Einfuhr in das Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teils sowie zur Ausfuhr aus diesem Gebiet ohne Einhebung von Einfuhr-

доказано, че преобладаващата част от собствеността и фактическата власт за разпореждане с това предприятие, съответно с тези предприятия, принадлежи на другата Договаряща страна или на нейни физически или юридически лица; ако предприятието не спазва упоменатите в член IX закони и правилници или ако не се подчини на едно арбитражно решение, произпесено съгласно чл. XV.

Това право ще бъде упражнено само след обсъждане с другата Договаряща страна, освен ако оттеглянето на разрешението е необходимо за предотвратяване на по-нататъшни нарушения.

Член III

Всички въпроси, свързани с осигуряване безопасността и техническото провеждане на полетите, ще бъдат уредени в Приложение 2 към настоящата Спогодба и ще бъдат от компетентност на въздухоплавателните ведомства на Договарящите страни.

Член IV

Таксите, които ще бъдат налагани от едната Договаряща страна на предприятието за въздушен транспорт на другата Договаряща страна за използване на аеродрумите и другите въздухоплавателни съоръжения, ще се събират съгласно официално установените тарифи. Те не бива да бъдат по-високи от онези, които се заплащат за използването на тези аеродруми и въздухоплавателни съоръжения от въздухоплавателните уреди на други чужди предприятия, обслужващи международни въздушни линии от същия вид.

Член V

1. Въздухоплавателните уреди, които извършват полети в съответствие с член I на настоящата Спогодба, както и горивните и смазочни материали, резервните части, съоръженията и хранителните продукти, които се намират на борда на тези въздухоплавателни уреди, ще бъдат освобождавани от вносни и износни мита, както и от други данъци, при влизане на територията на другата Договаряща страна и при тяхното излизане от тази територия, включително и в случаи, когато те бъдат използвани или употребени през време на полет над споменатата територия, обаче с изключение на случанте, когато собствеността им бъде прехвърлена на територията на другата Договаряща страна.

2. Резервните части, горивни и смазочни материали, които са необходими за извършване и осигуряване на полетите в съответствие с член I на настоящата Спогодба, както и инструментите, които са определени за попълване комплекта от инструменти на въздухоплавателния уред, ще бъдат допускани за внос върху територията на другата Договаряща страна, както и за износ от нея, без съби-

und Ausfuhrzöllen und sonstigen Abgaben, doch ohne das Recht, sie auf diesem Gebiet zu übereignen, zugelassen.

3. Während die oben angeführten Gegenstände sich auf dem Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teils befinden, unterliegen sie der Kontrolle der Zollbehörden.

Artikel VI

1. Die Tarife, die durch die gemäss Artikel II Absatz 1 dieses Abkommens namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen angewendet werden, müssen gegenseitig abgestimmt werden, sofern es sich um Abschnitte der im Anhang 1 zu diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken handelt, auf welchen Unternehmen beider Vertragschliessender Teile den Transport durchführen. Diese Vereinbarung soll in Übereinstimmung mit den auf dem Gebiet der Tarifierstellung international üblichen Grundsätzen getroffen werden.

2. Für jene Abschnitte der im Anhang 1 zu diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken, auf welchen Unternehmen nur eines Vertragschliessenden Teils den Transport durchführen, werden die Tarife von diesem Vertragschliessenden Teil selbständig festgesetzt.

3. Alle auf diese Weise festgelegten Flugtarife sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschliessenden Teile zur Genehmigung vorzulegen.

Artikel VII

Die Luftfahrzeuge der von den beiden Vertragschliessenden Teilen gemäss Artikel II Absatz 1 dieses Abkommens namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen müssen bei Flügen über dem Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teils die für internationale Flüge festgesetzten Kennzeichen ihrer Staaten tragen. Ferner müssen sich folgende Dokumente an Bord befinden :

Eintragungsschein,
Lufttüchtigkeitszeugnis,
Erlaubnisscheine der Piloten und der übrigen Besatzungsmitglieder,
Bordbuch,
Genehmigung der Bordfunkanlagen,
Passagierliste,
Frachtmanifeste,
Sondererlaubnisse zum Transport bestimmter Kategorien von Frachten, falls erforderlich.

Artikel VIII

Die von einem Vertragschliessenden Teil ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine werden von dem anderen Vertragschliessenden Teil für den Betrieb der im Anhang 1 zu diesem Ab-

ране на вносни и износни мита и други данъци, обаче без право на прехвърляне собствеността им върху тази територия.

3. Докато горензброените предмети се намират на територията на другата Договаряща страна, те подлежат на контрол на митническите органи.

Член VI

1. Тарифите, които ще се прилагат от предприятията за въздушен транспорт, посочени съгласно чл. II, алинея 1, на настоящата Спогодба, трябва да бъдат взаимно съгласувани, доколкото се отнася за отсечките на установените в Приложение 1 към настоящата Спогодба въздушни линии, по които извършват превози предприятията на двете Договарящи страни. Това съгласуване трябва да бъде постигнато в съответствие с принципите, които са международно обичайни при изработване на тарифите.

2. За тези отсечки на линиите, определени в Приложение 1 към настоящата Спогодба, по които транспортът се извършва само от предприятието на едната Договаряща страна, тарифите се установяват самостоятелно от тази Договаряща страна.

3. Всички установени по този начин тарифи ще бъдат представени на въздухоплавателните ведомства на двете страни за одобрение.

Член VII

Въздухоплавателните уреди на предприятията за въздушен транспорт на двете Договарящи страни, определени съгласно чл. II, алинея 1 на настоящата Спогодба, трябва да носят при летене над територията на другата Договаряща страна определените за международни полети опознавателни знаци на своята страна. Освен това, на борда трябва да се намират следните документи:

свидетелство за регистриране,
свидетелство за въздухоплаваемост,
позволителни за пилотите и за другите членове на екипажа,
пътна книжка (борден журнал),
позволително за бордните радиоинсталации,
поименен списък на пътниците,
манифест за товара,
специално разрешение за превоз на определени категории стоки, ако това се изисква.

Член VIII

Издадените или заверени от едната Договаряща страна свидетелства за въздухоплаваемост, свидетелства за годност и позволителни за екипажа ще бъдат признавани от другата Договаряща страна за експлоатацията на означените

kommen angeführten Luftverkehrslinien anerkannt. Jeder Vertragschliessende Teil behält sich jedoch das Recht vor, den seinen eigenen Staatsangehörigen von dem anderen Vertragschliessenden Teil oder einem dritten Staat ausgestellten Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen die Anerkennung zu versagen.

Artikel IX

1. Die Gesetze und Vorschriften jedes Vertragschliessenden Teils, die den Eintritt der im internationalen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeuge in sein Gebiet, ihren Aufenthalt auf demselben und ihren Austritt aus demselben oder den Betrieb, die Führung und die Lenkung der genannten Luftfahrzeuge während ihres Aufenthalts innerhalb seines Gebiets regeln, finden auch auf die Luftfahrzeuge eines vom anderen Vertragschliessenden Teil namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmens Anwendung.

2. Die Fluggäste, Besatzungen und Absender von Waren sind verhalten, persönlich oder durch Vermittlung eines in ihrem Namen und auf ihre Rechnung handelnden Dritten die Gesetze und Vorschriften zu beachten, welche auf dem Gebiet jedes der Vertragschliessenden Teile den Einflug, Aufenthalt und Ausflug von Fluggästen, Besatzungen und Waren regeln. Dies gilt insbesondere für die Ein- und Ausfuhr-, Pass-, Einwanderungs-, Zoll-, Devisen- und Sanitätsvorschriften.

Artikel X

Im Falle einer Notlandung, Havarie oder Katastrophe eines Luftfahrzeugs eines der Vertragschliessenden Teile auf dem Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teils wird jener Teil, auf dessen Gebiet dieses Ereignis geschehen ist, unverzüglich darüber den anderen Teil verständigen, die erforderlichen Massnahmen für die Untersuchung der Ursachen des Ereignisses ergreifen und auf Ersuchen des anderen Vertragschliessenden Teils die ungehinderte Einreise in sein Gebiet von Vertretern dieses Vertragschliessenden Teils zur Teilnahme als Beobachter an der Untersuchung des Ereignisses sichern sowie auch unverzüglich Hilfsmassnahmen gegenüber der Besatzung und den Fluggästen, wenn diese bei dem Ereignis gelitten haben, treffen und die Unversehrtheit der auf diesem Luftfahrzeug befindlichen Post, Gepäckstücke und Fracht gewährleisten. Der Vertragschliessende Teil, der die Untersuchung des Unfalls führt, ist verpflichtet, den anderen Vertragschliessenden Teil über deren Ergebnis zu informieren.

Artikel XI

Die von den Vertragschliessenden Teilen gemäss Artikel II Absatz 1 dieses Abkommens namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen werden das Recht haben, das für den Betrieb der im Anhang 1 zu diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrslinien notwendige technische und kaufmännische Personal auf dem

ните в Приложение 1 на настоящата Спогодба въздушни линии. Всяка Договаряща страна обаче си запазва правото да не признава валидността на свидетелствата за годност и позволителни, издадени на нейни граждани от другата Договаряща страна или от трета държава.

Член IX

1. Законите и правилниците на всяка Договаряща страна, които уреждат влизането на нейна територия на въздухоплавателни уреди, използвани в международно съобщение, техният престой върху същата и излизането им от нея, или експлоатацията, ръководенето и управлението на споменатите въздухоплавателни уреди през време на престоя им в нейната територия, се прилагат също и за въздухоплавателните уреди на посоченото от другата Договаряща страна предприятие за въздушен транспорт.

2. Пътниците, екипажите и изпращачите на стоки са длъжни да спазват лично или чрез посредничество на трето лице, действащо от тяхно име и за тяхна сметка, законите и правилниците, които уреждат на територията на всяка Договаряща страна влизането с въздухоплавателен уред, престоя и отлитането на пътниците, екипажите и стоките. Това важи особено за правилата относно вноса, износа, паспортите, емиграцията, митническите, девизни и санитарни правила.

Член X

В случай на принудително кацапе, авария или катастрофа на въздухоплавателния уред на едната Договаряща страна на територията на другата Договаряща страна, страната, върху чиято територия е станало произшествието, уведомява незабавно за това другата страна, взема необходимите мерки за разследване на причините за произшествието и по искане на другата Договаряща страна, осигурява безпрепятственото влизане на нейна територия на представители на другата Договаряща страна за вземане участие като наблюдатели в разследване причините на произшествието, а също така взема незабавно необходимите помощни мерки по отношение на екипажа и пътниците, ако те са пострадали при произшествието, и да осигури пепокътността на пощата, багажите и пратките, намиращи се на този въздухоплавателен уред. Договарящата страна, която води разследването на злополуката, е задължена да информира за резултата другата Договаряща страна.

Член XI

Предприятията за въздушен транспорт, определени от Договарящите страни, съгласно чл. II, алинея 1 на настоящата Спогодба, ще имат право да държат на територията на другата страна технически и търговски персонал, необходим за експлоатацията на въздушните линии, предвидени в Приложе-

Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teils zu unterhalten sowie im Rahmen der jeweils gültigen Gesetze dieses Vertragschliessenden Teils ein eigenes Stadtbüro in seiner Hauptstadt einzurichten und zu betreiben.

Artikel XII

Bei Anwendung des vorliegenden Abkommens und seiner Anhänge

a) ist unter dem Ausdruck „Luftfahrtbehörde“ zu verstehen

im Fall Österreichs : das „Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft“ und das „Bundesamt für Zivilluftfahrt“ oder jedes Organ, das zur Ausübung der gegenwärtig diesen Behörden zustehenden Funktionen befugt ist ;

im Fall Bulgariens : das „Ministerium für Transport und Fernmeldewesen“ oder jedes Organ, das zur Ausübung der gegenwärtig dieser Behörde zustehenden Funktionen befugt ist ;

b) bezeichnet der Ausdruck „namhaft gemachtes Luftbeförderungsunternehmen“ jedes von einem Vertragschliessenden Teil auf schriftlichem Weg dem anderen Vertragschliessenden Teil als jenes Unternehmen bekanntgegebene Luftbeförderungsunternehmen, welches der erstgenannte Vertragschliessende Teil gemäss den Bestimmungen der Artikel I und II des vorliegenden Abkommens für den Betrieb der in der gleichen Bekanntgabe angegebenen Luftverkehrslinien namhaft zu machen beabsichtigt.

Artikel XIII

Die Luftfahrtbehörden der Vertragschliessenden Teile werden sich im Geist einer engen Zusammenarbeit von Zeit zu Zeit miteinander beraten, um sich der Anwendung der in diesem Abkommen und in seinen Anhängen festgelegten Grundsätze und ihrer gehörigen Verwirklichung zu vergewisseren.

Artikel XIV

1. Jeder der Vertragschliessenden Teile kann dem anderen Vertragschliessenden Teil jederzeit eine Abänderung des vorliegenden Abkommens vorschlagen, sofern ihm eine solche Abänderung wünschenswert erscheinen sollte. Die Beratungen zwischen den Vertragschliessenden Teilen über die vorgeschlagene Abänderung haben innerhalb eines Zeitraumes von 60 Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt, zu welchem einer der beiden Vertragschliessenden Teile dieses Begehren stellt, zu beginnen.

2. Sollte einer der Vertragschliessenden Teile eine Abänderung eines der Anhänge zu diesem Abkommen als wünschenswert erachten, so können die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschliessenden Teile eine solche Abänderung vereinbaren.

ние 1 към настоящата Спогодба, както и да организират и експлоатират свое собствено градско бюро в нейната столица, в рамките на действащите закони на тази Договаряща страна.

Член XII

При прилагането на настоящата Спогодба и нейните Приложения да се има предвид следното:

а) под израза « въздухоплавателни ведомства » се разбира по отношение на Австрия: « Федерално министерство на транспорта и електростопанството » и « Федерално бюро за гражданско въздухоплаване » или този орган, който ще бъде упълномощен да извършва Функциите, които понастоящем са от компетентност на тези учреждения;

по отношение на България: « Министерството на транспорта и съобщенията » или оия орган, който е упълномощен да изпълнява функциите, които са понастоящем от компетентност на това учреждение.

б) изразът « посоченото предприятие » означава всяко предприятие за въздушен транспорт, за което едната Договаряща страна е дала писмено уведомление на другата Договаряща страна, като предприятие, което нървата Договаряща страна възнамерява да посочи, съгласно разпоредбите на члеи I и II от настоящата Спогодба за експлоатацията на посочените в същото уведомление въздушни линии.

Член XIII

Въздухоплавателните ведомства на Договарящите страни ще се съвещават съвместно от време на време в дух на тясно сътрудничество, за да осигурят прилагането на принципите, установени в настоящата Спогодба и Приложенията ѝ и тяхното надлежно изпълнение.

Член XIV

1. Всяка Договаряща страна може да предложи по всяко време на другата Договаряща страна изменение на настоящата Спогодба, щом като едно такова изменение ѝ изглежда желателно. Съвещанието между Договарящите страни относно предложението за изменение трябва да заночне в срок от 60 дни, считано от момента, в който едната от двете Договарящи страни е поставила това искане.

2. Ако една от Договарящите страни счете за желателно изменението на някое от Приложенията към настоящата Спогодба, то въздухоплавателните ведомства на двете Договарящи страни могат да се споразумеят върху това изменение.

3. Etwaige Abänderungen des vorliegenden Abkommens oder seiner Anhänge gemäss den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels werden in Kraft treten, sobald sie durch einen diplomatischen Notenwechsel bestätigt worden sind.

Artikel XV

Jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragschliessenden Teilen hinsichtlich der Auslegung oder Anwendung des vorliegenden Abkommens und seiner Anhänge, welche nicht unmittelbar zwischen den Vertragschliessenden Teilen innerhalb von drei Monaten vom Zeitpunkt des Verlangens geregelt werden kann, wird der Schiedsgerichtsbarkeit unterworfen, deren Modalitäten auf diplomatischem Weg festgelegt werden. Die Vertragschliessenden Teile verpflichten sich zur Unterwerfung unter den ergangenen Schiedsspruch.

Die Kosten des Schiedsverfahrens werden durch den Schiedsspruch festgesetzt und zu gleichen Teilen von den Vertragschliessenden Teilen getragen.

Artikel XVI

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft. Es wird so lange gelten, bis einer der Vertragschliessenden Teile dem anderen Vertragschliessenden Teil seinen Wunsch mitteilt, es zu kündigen. In diesem Fall wird das Abkommen seine Gültigkeit innerhalb von zwölf Monaten nach der Überreichung der Verständigung über die Kündigung an den anderen Vertragschliessenden Teil verlieren.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet und gesiegelt.

GESCHEHEN zu Sofia, am 12. September 1958, in zwei gleichlautenden Exemplaren, jedes in deutscher und bulgarischer Sprache, wobei beide Texte in gleicher Weise authentisch sind.

Für die Österreichische Bundesregierung :

Dr. STEINER m. p.

Für die Regierung der Volksrepublik Bulgarien :

KIRILOV m. p.

3. Евентуалните изменения на настоящата Спогодба или нейните Приложения, съгласно алинеи 1 и 2 на този член, ще влязат в сила след като бъдат потвърдени чрез размяна на дипломатически ноти.

Член XV

Всяко различие в мненията между Договарящите страни относно тълкуването или прилагането на настоящата Спогодба и нейните Приложения, което не може да бъде уредено непосредствено между Договарящите страни в срок от три месеца от деия на искането, ще бъде подложено на арбитраж, чийто подробности ще бъдат установени по дипломатически път. Договарящите страни се задължават да се подчинят на произнесеното арбитражно решение.

Разноските по арбитражното производство ще бъдат определени чрез арбитражното решение и ще се носят по равно от Договарящите страни.

Член XVI

Настоящата Спогодба влиза в сила от деня на подписването ѝ. Тя ще бъде валидна до тогава, докато една от Договарящите страни съобщи на другата своето желание да я денонсира. В този случай Спогодбата ще прекрати своето действие 12 месеца след предаването на другата Договаряща страна уведомлението относно денонсирането.

В УВЕРЕНИЕ на това пълномощниците на двете страни подписаха и подпечатаха настоящата Спогодба.

СЪСТАВЕНА в София на 12. септември 1958 годна в два оригинални екземпляра — всеки на немски и български език, при което двата текста са еднакво автентични.

За Австрийското федерално правителство:

Д-р ШТЕЙНЕР с. р.

За Правителството на Народна Република България:

КИРИЛОВ с. р.

ANHANG 1

A

Die von den Vertragschließenden Teilen namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen genießen auf dem Gebiet des anderen Vertragschließenden Teils das Recht zum Durchflug und das Recht zu technischen Landungen ; auch steht ihnen die Benützung der für den internationalen Verkehr vorgesehenen Flughäfen und sonstigen Luftfahrteinrichtungen offen. Sie genießen ferner auf dem Gebiet des anderen Vertragschließenden Teils das Recht, gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens und unter Ausschluß jeder auf diesem Gebiet stattfindenden Kabotage im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Waren aufzunehmen und abzusetzen.

B

a) Im Fall irgendwelcher Ereignisse mit Luftfahrzeugen, Besatzungen, Fluggästen, Gepäck oder Fracht eines Luftbeförderungsunternehmens eines Vertragschließenden Teils, die dadurch hervorgerufen sind, daß die Luftfahrtbehörde, des Luftbeförderungsunternehmens oder die Flughafenbetriebsgesellschaft des anderen Vertragschließenden Teils die laut diesem Abkommen übernommenen Verpflichtungen nicht erfüllt hat, oder die infolge grober Fahrlässigkeit oder absichtlicher Handlungen ihrer Mitarbeiter oder Repräsentanten entstanden sind, wird die zur Haftung in Anspruch genommene Luftfahrtbehörde, das Luftbeförderungsunternehmen oder die Flughafenbetriebsgesellschaft die materielle Haftung im Ausmaß des tatsächlich zugefügten Schadens in den Grenzen tragen, die durch die im betreffenden Fall anzuwendenden nationalen Gesetze der Vertragschließenden Teile oder durch internationale Verpflichtungen gemäß multilateraler Konventionen, denen beide Vertragschließende Teile angehören, gesetzt sind.

b) Falls durch ein Luftfahrzeug eines Luftbeförderungsunternehmens eines der Vertragschließenden Teile irgendein Schaden dem anderen Vertragschließenden Teil oder dritten Personen am Boden zugefügt wird, wird das schuldige Luftbeförderungsunternehmen die materielle Verantwortung gemäß den Gesetzen jenes Vertragschließenden Teils, auf dessen Gebiet das betreffende Ereignis geschehen ist, tragen.

C

a) Das von jedem der namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen zur Verfügung gestellte Beförderungsangebot richtet sich nach den Verkehrserfordernissen.

b) Die namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen werden darauf achten, auf den gemeinsam betriebenen Flugstrecken ihre wechselseitigen Interessen nicht in ungebührlicher Weise zu beeinträchtigen.

c) Die Hauptaufgabe der in diesem Anhang festgelegten Luftverkehrslinien besteht in der Bereitstellung des Beförderungsangebots, welches den Verkehrserfordernissen zwischen dem Staat, dem die namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen angehören, und dem Bestimmungsland entspricht.

d) Das Recht, auf dem Gebiet des anderen Vertragschließenden Teils, an den im vorliegenden Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Post

ПРИЛОЖЕНИЕ I

А

Предприятията за въздушен транспорт, посочени от Договарящите страни, се ползват от правото на прелитане и правото на техническо кацане на територията на другата Договаряща страна; също така те могат да използват аеродрумите и другите въздухоплавателни съоръжения, предвидени за международни съобщения. Те се ползват, освен това, с правото да вземат и докарват в международно съобщение пътници, поща и стоки, съгласно разпоредбите на настоящата Спогодба, с изключение на каквито и да е вътрешни превози по тази територия.

В

а) В случай на някакви произшествия с въздухоплавателните уреди, екипажи, пътници, багаж и стока на предприятието за въздушен транспорт на едната Договаряща страна, които са причинени от това, че въздухоплавателните ведомства, предприятията за въздушен транспорт или предприятието, експлоатиращо аеродрума на другата Договаряща страна, не са изпълнили задълженията, поети съгласно настоящата Спогодба, или поради груба небрежност, или умишлени действия на техните сътрудници, или иредставители, привлеченото към отговорност въздухоплавателно ведомство, предприятие за въздушен транспорт, или предприятие за експлоатация на аеродрума, носи материални отговорност в размер на действително причинената щета, в рамките, които са установени от националните закони на Договарящите страни, приложими в дадения случай, или от техните международни задължения, съгласно многостранните конвенции, на които двете страни са членки.

б) В случай че въздухоплавателен уред на предприятието за въздушен транспорт на едната Договаряща страна причини иякаква щета на другата Договаряща страна или на трети лица на земята, виновното предприятие за въздушен транспорт ще носи материална отговорност съгласно законите на оиази Договаряща страна, на чиято територия е станало произшествието.

С

а) Заявката за превоз, предявена от всяко едно от посочените предприятия за въздушен транспорт, се съобразява с транспортните нужди;

б) посочените предприятия за въздушен транспорт ще внимават да не нахърняват по непристоеи начин своите взаимни интереси по съвместно експлоатираните въздушни отсечки;

с) главната задача на установените в това приложение въздушни линии се състои в задоволяване заявките за превоз, отговарящи на транспортните нужди между страната, на която принадлежи посоченото иредприятие за въздушен транспорт, и страната на местоназначението;

д) правото да приема или докарва в международно съобщение пътници, поща и стоки за или от трета страна на територията на другата Договаряща

und Waren aufzunehmen oder abzusetzen, die nach Drittstaaten gehen oder aus solchen kommen, wird gemäß den von den Vertragschließenden Teilen anerkannten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung und unter derartigen Bedingungen ausgeübt, daß das Beförderungsangebot im Einklang steht :

1. mit den Erfordernissen des Verkehrs zwischen dem Herkunftsland und den Bestimmungsländern ;
2. mit den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebs der in diesem Anhang festgelegten Luftverkehrslinien ;
3. mit den in den durchquerten Gebieten bestehenden Erfordernissen des Verkehrs unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien.

D

Die von den Vertragschließenden Teilen namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen sind berechtigt, planmäßige Luftverkehrslinien auf folgenden Flugstrecken zu betreiben :

österreichische Linien :

Punkte in Österreich – gegebenenfalls über Zwischenpunkte – nach Punkten in Bulgarien, in beiden Richtungen ;

Punkte in Österreich – gegebenenfalls über Zwischenpunkte – nach Punkten in Bulgarien und darüber hinaus, in beiden Richtungen ;

bulgarische Linien :

Punkte in Bulgarien – gegebenenfalls über Zwischenpunkte – nach Punkten in Österreich, in beiden Richtungen ;

Punkte in Bulgarien – gegebenenfalls über Zwischenpunkte – nach Punkten in Österreich und darüber hinaus, in beiden Richtungen.

ANHANG 2

A

Die Vertragschließenden Teile verpflichten sich, den Nachrichtenaustausch zwischen den für die Sicherung der Flüge zuständigen Stellen (in Österreich den staatlichen Flugsicherungsdienststellen, in Bulgarien TABSO — Verwaltung des bulgarischen zivilen Luftverkehrs) so zu gestalten, daß die Sicherheit und Regelmäßigkeit des in diesem Abkommen geregelten Luftverkehrs gewährleistet ist. Dies gilt insbesondere für die Übermittlung von Meldungen der Flugverkehrskontrolle (Flugdurchführungsplan, Fluginformationsdienst — NOTAM, Wetterdienst).

B

Bei der Durchführung des Dienstes für die Sicherung der Flüge innerhalb der Gebiete der Vertragschließenden Teile, der gemäß Artikel IX des Abkommens nach den nationalen Vorschriften zu erfolgen hat, gelten insbesondere folgende Bestimmungen :

страна на пунктове, определени в настоящето Приложение, се упражнява за редовен превоз, съгласно признатите от двете страни общи принципи и при такива условия, които са в хармония с транспортните пужди, а именно:

1. с потребностите за превоз между отправната страна и страната на местоназначението;
2. с потребностите за стопанската експлоатация на установените в това приложение въздушни линии;
3. със съществуващите потребности на посещаваните страни и при вземане предвид местните и областни линии.

Д

Определените от Договарящите страни предприятия за въздушен транспорт имат право да експлоатират редовни въздушни линии по следните отсечки:

Австрийски линии

от пунктове в Австрия — в даден случай през междинни пунктове — до пунктове в България, в двете направления;

от пунктове в Австрия — в даден случай през междинни пунктове — до пунктове в България и по-нататък, в двете направления.

Български линии

от пунктове в България — в даден случай през междинни пунктове — до пунктове в Австрия в двете направления;

от пунктове в България — в даден случай през междинни пунктове — до пунктове в Австрия и по-нататък, в двете направления.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

А

Договарящите страни се задължават така да организират размяната на информации между службите, натоварени със сигурността на полетите (в Австрия — Държавната служба за осигуряване на полетите, в България — Управление български граждански въздушен транспорт « ТАБСО »), че да бъде гарантирана сигурността и редовността на въздушните съобщения, уредени с настоящата Спогодба. Това важи специално за предаване на съобщенията на Службата за контрол на летепията (плана за провеждане на полета, Службата за информация за летенията — НОТАМ, метеорологичната служба).

В

При провеждане на службата за осигуряване на полетите над територията на Договарящите страни, която в съответствие с чл. IX на Спогодбата ще се осъществява съгласно националните правила, важат по-специално следните разпоредби:

a) *Flugvorbereitung*

Die Besatzungen erhalten vor dem Abflug eine mündliche und schriftliche Wetterberatung für die ganze Flugstrecke. Sie erhalten eine Information über den Zustand der Flughäfen und über alle zur Durchführung des Fluges notwendigen Angaben der Navigationshilfsmittel. Vom verantwortlichen Piloten ist ein Flugdurchführungsplan zu erstellen. Der Abflug des Luftfahrzeugs darf erst nach Genehmigung dieses Plans durch die zuständige Flugverkehrskontrollzentrale erfolgen.

b) *Durchführung des Fluges*

Der Flug muß gemäß den Angaben des Flugdurchführungsplans ausgeführt werden. Eine Änderung des Plans ist nur mit Zustimmung der gebietsmäßig zuständigen Flugverkehrskontrollzentrale möglich. Den Anweisungen der zuständigen Flugverkehrskontrollzentrale ist von den Luftfahrzeugen Folge zu leisten.

Die Luftfahrzeuge haben auf der Sendefrequenz der zuständigen Bodenfunkstelle ständig empfangsbereit und auf der Empfangsfrequenz der genannten Bodenfunkstelle sendebereit zu sein. Die Vertragschließenden Teile sind darüber einig, daß bei der Verbindung zwischen Boden und Luftfahrzeug Radiotelephonie mittels Ultra-Kurzwellen verwendet werden soll. Hierbei ist die englische Sprache zu verwenden.

Die Luftfahrzeuge haben an den vorgeschriebenen Punkten ihre Positionsmeldung abzugeben.

Sämtliche für Zwecke der Sicherung der Flüge benötigten Angaben über die Bodenorganisation, insbesondere über die Navigationshilfen, sind für das österreichische Bundesgebiet aus dem österreichischen Luftfahrthandbuch (AIP Austria) und den NOTAM's und für das Gebiet der Volksrepublik Bulgarien aus den NOTAM's und den Vorschriften, die die Verwaltung des bulgarischen zivilen Luftverkehrs veröffentlicht, zu entnehmen.

Die Luftbeförderungsunternehmen haben den für die Sicherung der Flüge zuständigen Stellen mitzuteilen, unter welchen minimalen Wetterbedingungen eine Landung auf dem Flughafen erfolgt. Sie haben weiters für den Fall, daß auf einem Flughafen kein standardisiertes Landeverfahren besteht, den genannten Stellen mitzuteilen, welches Verfahren im Fall einer Landung bei schlechter Sicht von ihren Luftfahrzeugen angewendet wird. Falls ein standardisiertes Landeverfahren besteht, ist jedoch dieses anzuwenden.

C

Zum Zweck der Übermittlung der für die Flugvorbereitung und die Durchführung der Flüge erforderlichen Angaben werden die Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile eine Nachrichtenverbindung zwischen den Flughäfen Wien und Sofia einrichten.

D

Außerplanmäßige Flüge auf den im Abschnitt D des Anhangs I genannten Flugstrecken werden nach vorheriger Anmeldung durch das interessierte Luftbeförderungsunternehmen, die mindestens 24 Stunden vor Abflug des Luftfahrzeugs bei der zuständigen Luftfahrtbehörde erfolgen muß, durchgeführt werden.

а) *подготовка на полетите:*

Екипажите получават преди отлитане устно и писмено метеорологически сведения за цялото протежение на полета. Те получават информация за състоянието на аеродрумите и относно всички данни за навигационните спомагателни съоръжения, необходими за провеждане на полета. Командирът на въздухоплавателния уред изготвя план за провеждане на полета. Излитането на въздухоплавателния уред може да се извърши само след като този план бъде одобрен от компетентната служба за контрол на летенията.

в) *провеждане на летенето:*

Летенето трябва да се извършва съгласно данните на плана за извършване на полета. Промяна в плана е възможна само със съгласието на компетентния областен въздухоплавателен контролен център. Указанията на компетентния областен въздухоплавателен център ще бъдат следвани от въздухоплавателните уреди.

Воздухоплавателните уреди ще имат постоянна готовност за слушане на честотата на компетентната земна радиостанция и ще бъдат готови за предаване на приемателната честота на спомогателната земна радиостанция. Договарящите страни са съгласни, че при връзката между земя и въздухоплавателен уред трябва да се използва радиотелефония посредством ултра-къси вълни. При това да се използва английски език.

Воздухоплавателните уреди ще предават съобщения за своето местослужение на предварително определени пунктове.

Всички сведения относно организацията на наземната служба, необходими за осигуряване на полетите, и по-специално относно навигационната помощ, ще се вземат за територията на Австрийската федерална република от въздухоплавателния наръчник (АИП Австрия) и Нотамите и за територията на Народна република България от съответния наръчник на Управление Български граждански въздушен транспорт и Нотамите.

Предприятията за въздушен транспорт уведомяват компетентните служби, занимаващи се със сигурността на полетите, при какви минимални метеорологични условия може да се каца в аеродрома. В случай че на даден аеродром липсва стандартна процедура за кацане, те ще уведомяват споменатите служби, каква процедура на кацане ще прилагат техните въздухоплавателни уреди при лоша видимост. В случай че съществува стандартна процедура за кацане, тя трябва да се прилага.

С

За предаване на сведенията, необходими за подготовка и извършване на полетите, въздухоплавателните ведомства на Договарящите страни ще организират връзка за уведомяване между аеродрумите Виена и София.

Д

Извънредни полети по отсечките, означени в раздел Д на Приложение I ще се извършват след предварително съобщение на заинтересованото предприятие за въздушен транспорт, което трябва да се направи пред компетентното въздухоплавателно ведомство наймалко 24 часа преди излитането.

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

No. 5036. AIR TRANSPORT AGREEMENT³ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF BULGARIA. SIGNED AT SOFIA, ON 12 SEPTEMBER 1958

The Austrian Federal Government and the Government of the People's Republic of Bulgaria, desiring to regulate the mutual relations within the field of civil aviation and to further the development of air transport between the two countries, hereby conclude the following agreement :

Article I

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in Annex 1⁴ to this agreement for the purpose of establishing and operating the air services specified in the Annex.

Article II

1) Each Contracting Party shall designate to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating these air services and shall, subject to the granting of the authorization provided for in paragraph 2 of this Article, establish the date for the opening of these air services.

2) Each Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated by the other Contracting Party, the appropriate operating authorization.

3) Before granting the operating authorization for the opening of the air services specified in Annex 1, the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party, to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services.

4) Each Contracting Party reserves the right to refuse or withdraw the operating authorization from an airline designated by the other Contracting Party in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control over that airline are vested in the other Contracting Party or in physical or juridical

¹ Translation provided by the International Civil Aviation Organization.

² Traduction transmise par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

³ Came into force on 12 September 1958, the date of signature, in accordance with article XVI.

⁴ See p. 32 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 5036. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À SOFIA, LE 12 SEPTEMBRE 1958

Le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie, désireux de réglementer les relations réciproques dans le domaine de l'aviation civile et d'encourager le développement des transports aériens entre les deux pays, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits spécifiés dans l'annexe 1² du présent Accord, en vue d'établir et d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans ladite annexe.

Article II

1. Chacune des Parties contractantes désignera à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transports aériens qui seront chargées d'exploiter ces services et fixera, sous réserve de la délivrance de l'autorisation prévue au paragraphe 2 du présent article, la date de mise en exploitation de ces services.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, chaque Partie contractante accordera sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie.

3. Avant d'accorder l'autorisation d'exploitation nécessaire pour ouvrir les services aériens prévus dans l'annexe 1, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est à même de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de refuser ou de retirer à une entreprise désignée par l'autre Partie l'autorisation d'exploitation lorsqu'elle n'aura pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de l'autre Partie ou de personnes physiques

¹ Entré en vigueur le 12 septembre 1958, date de la signature, conformément à l'article XVI.

² Voir p. 33 de ce volume.

persons of that Contracting Party, and in any case where the airline fails to comply with the laws and regulations mentioned in Article IX ; or does not abide by the decision of the court of arbitration in accordance with Article XV.

This right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party unless the withdrawal of the operation authorization is essential to prevent further infringements (of laws and regulations).

Article III

All problems connected with the safeguarding and technical operation of the flights shall be described in Annex 2¹ to this Agreement and shall fall within the competence of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

Article IV

The fees for the use of airports and other aviation facilities which will be imposed by each Contracting Party upon the airlines designated by the other Contracting Party shall be collected in accordance with officially established tariffs. They shall not be higher than the rates paid for the use of these airports and aviation facilities by aircraft of other foreign airlines operating similar international air services.

Article V

1) Aircraft carrying out flights in accordance with Article I of this Agreement as well as fuels, lubricating oils, spare parts, regular equipment and food stores on board of such aircraft shall, upon entry into and exit from the territory of the other Contracting Party be exempt from import and export customs as well as other duties including cases where such supplies are used or consumed during the flight over the said territory but with the exception of those cases where title to them is transferred within the territory of the other Contracting Party.

2) Spare parts, fuels and lubricating oils, which are necessary for the safe operation of flights in accordance with Article I of this Agreement, as well as tools intended for supplementing the aircraft's set of tools, shall be admitted for import into and export from the territory of the other Contracting Party free of import and export customs duties and other charges yet without the right to dispose of them within this territory.

3) While within the territory of the other Contracting Party, the above mentioned items are subject to control by the customs authorities.

¹ See p. 34 of this volume.

ou morales ayant la nationalité de cette Partie, lorsque cette entreprise ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article IX ou lorsqu'elle n'appliquera pas une sentence arbitrale rendue conformément à l'article XV.

Ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante, à moins que le retrait de l'autorisation d'exploitation ne soit indispensable pour éviter de nouvelles infractions.

Article III

Toutes les questions relatives à la sécurité et à la conduite technique des vols seront traitées dans l'annexe 2¹ du présent Accord et seront de la compétence des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article IV

Les droits imposés par chacune des Parties contractantes aux entreprises désignées par l'autre Partie pour l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques seront perçus conformément aux tarifs officiellement établis. Ils ne devront pas être supérieurs aux droits acquittés pour l'utilisation de ces aéroports et installations par les aéronefs d'autres entreprises étrangères affectés à des services aériens internationaux analogues.

Article V

1. Les aéronefs qui effectuent des vols conformément à l'article premier du présent Accord, ainsi que les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement et les provisions se trouvant à bord de ces aéronefs seront, à leur entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, ainsi qu'à leur sortie de ce territoire, exempts des droits d'importation et d'exportation ainsi que des autres taxes habituelles, même si ces approvisionnements sont utilisés ou consommés au cours de vols au-dessus de ce territoire, sauf toutefois s'ils sont aliénés à l'intérieur de ce territoire.

2. Les pièces de rechange, les carburants et les lubrifiants nécessaires à la sécurité des vols effectués conformément à l'article premier du présent Accord, ainsi que les outils destinés à compléter l'outillage de l'aéronef, seront importés dans le territoire de l'autre Partie contractante ou exportés dudit territoire en franchise des droits d'importation et d'exportation et des autres droits analogues, mais ils ne pourront pas être aliénés dans les limites dudit territoire.

3. Pendant qu'ils se trouveront dans les limites du territoire de l'autre Partie contractante, les articles susmentionnés seront soumis au contrôle des autorités douanières.

¹ Voir p. 35 de ce volume.

Article VI

1) The rates applied by the airlines designated in accordance with Article II, paragraph 1 of this Agreement shall be mutually agreed to in case where sections of the air routes specified in Annex 1 to this Agreement are involved which are operated by the airlines of both of the two Contracting Parties. Such agreement shall be reached in accordance with the internationally customary principles in the field of rate establishment.

2) For those sections of the air routes specified in Annex 1 to this Agreement which are operated only by one of the Contracting Parties, the rates will be determined independently by the Contracting Party concerned.

3) The rates so agreed shall be subject to approval by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

Article VII

The aircraft of the airlines designated by both Contracting Parties in accordance with Article II, paragraph 1 of this Agreement shall bear on flights over the territory of the other Contracting Party the nationality marks of their respective states established for international flights. In addition they must carry the following documents on board :

- Certificate of registration ;
- Certificate of airworthiness ;
- Licenses for pilots and each member of the crew ;
- Journey log book ;
- Aircraft radio station license ;
- Passenger list ;
- Freight manifests ;
- Special permits for the transportation of certain categories of cargo, if necessary.

Article VIII

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall be recognized by the other Contracting Party for the operation of the air services specified in Annex 1 to this Agreement. Each Contracting Party reserves, however, the right to refuse to recognize certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party or a third state.

Article IX

1) The laws and regulations of a Contracting Party regulating the entry into, stay within and departure from its territory of aircraft engaged in international

Article VI

1. Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées conformément au paragraphe 1 de l'article II du présent Accord seront fixés d'un commun accord pour les sections de routes énumérées dans l'annexe 1 qui seront desservies par des entreprises des deux Parties contractantes. Cet accord sera conclu compte tenu des principes régissant normalement la fixation des tarifs sur le plan international.

2. Les tarifs applicables aux sections de routes énumérées dans l'annexe 1 du présent Accord qui seront desservies uniquement par des entreprises de l'une des Parties contractantes seront fixés par cette dernière en toute indépendance.

3. Tous les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article VII

Les aéronefs des entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes conformément au paragraphe 1 de l'article II du présent Accord devront, quand ils survoleront le territoire de l'autre Partie contractante, porter les marques distinctives de leurs pays exigées pour la circulation aérienne internationale. En outre, les documents suivants devront se trouver à bord :

- Le certificat d'immatriculation ;
- Le certificat de navigabilité ;
- Les licences des pilotes et autres membres de l'équipage ;
- Le journal de bord ;
- La licence de la station radio de l'aéronef ;
- La liste des passagers ;
- Le manifeste des marchandises ;
- Le cas échéant, les permis spéciaux prescrits pour certaines catégories de marchandises.

Article VIII

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences établis ou validés par l'une des Parties contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie pour l'exploitation des services aériens mentionnés dans l'annexe 1 du présent Accord. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par un État tiers.

Article IX

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante qui régissent, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne

navigation or the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applied also to the aircraft of an airline designated by the other Contracting Party.

2) Passengers, crews and consigners of goods are obligated to comply personally or through a third person acting on their behalf and for their account with the laws and regulations governing the entry into, stay within and departure from the territory of each Contracting Party of passengers, crews, and goods. This especially applies to regulations relating to import, export, passports, immigration, customs, currency and sanitation.

Article X

In the case of an emergency landing, damage or catastrophe to an aircraft of one Contracting Party occurring on the territory of the other Contracting Party, the Party on whose territory the incident occurred shall without delay notify the other Party of such incident, take the necessary measures to investigate the cause of the incident, and shall upon request by the other Contracting Party, ensure unimpeded entry into its territory of representatives of that Contracting Party for the purpose of participating in the investigation of this incident as observers and shall without delay also take measures of assistance to crew and passengers, if they suffered from this incident, and shall ensure the integrity of mail, baggage and freight on board this aircraft. The Contracting Party conducting the investigation of the accident undertakes to communicate the findings in the matter to the other Party.

Article XI

The airlines designated by the Contracting Parties according to Article II, paragraph 1, of this Agreement shall have the right to maintain on the territory of the other Contracting Party the technical and commercial staff necessary for the operation of the air services provided for in Annex 1 to this Agreement, as well as to establish and operate within the framework of the laws of that Contracting Party in force at the time a city office of their own in the respective capital.

Article XII

For the purpose of this Agreement and its Annexes

a) the term "aeronautical authority" shall mean :

in the case of Austria, the "Federal Ministry of Transport and Electric Power Industry" and the "Federal Civil Aviation Office" or any organ authorized to perform the functions presently exercised by these authorities ;

in the case of Bulgaria, the "Ministry of Transport and Telecommunications" or any organ authorized to perform the functions presently exercised by this authority ;

internationale, ou l'exploitation et la conduite desdits aéronefs à l'intérieur dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements qui régissent, sur le territoire de chaque Partie contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages et marchandises. Il en sera notamment ainsi pour les prescriptions relatives à l'importation et à l'exportation, aux passeports, à l'immigration, à la douane, aux devises et aux mesures sanitaires.

Article X

Si un aéronef d'une des Parties contractantes est amené à faire un atterrissage forcé sur le territoire de l'autre Partie, ou subit une avarie ou un accident dans les limites dudit territoire, cette autre Partie contractante en avisera sans délai la première Partie ; elle prendra les dispositions voulues pour rechercher les causes de l'incident et, à la demande de la première Partie, elle laissera librement pénétrer sur son territoire les représentants que celle-ci aura chargés de participer à l'enquête en qualité d'observateurs ; elle prendra immédiatement les mesures d'urgence voulues pour porter secours aux membres de l'équipage et passagers victimes de l'incident, et assurera la protection du courrier, des bagages et des marchandises se trouvant à bord. La Partie qui procédera à l'enquête devra en communiquer les résultats à l'autre Partie.

Article XI

Les entreprises désignées par les Parties contractantes conformément au paragraphe 1 de l'article II du présent Accord auront le droit de maintenir sur le territoire de l'autre Partie le personnel technique et commercial nécessaire à l'exploitation des services aériens indiqués dans l'annexe 1 du présent Accord, ainsi que d'installer et de maintenir dans la capitale de cette Partie contractante leur propre bureau, dans le cadre de la législation en vigueur dans cet État.

Article XII

Aux fins du présent Accord et de ses annexes :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend :

En ce qui concerne l'Autriche, du « Ministère fédéral des transports et de l'électricité » et du « Bureau fédéral de l'aviation civile » ou de tout organe habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ces autorités ;

En ce qui concerne la Bulgarie, du « Ministère des transports et des télécommunications » ou de tout organe habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par cette autorité ;

b) the term "designated airline" shall mean any airline notified in writing to the other Contracting Party as the airline which the first mentioned Contracting Party intends to designate in accordance with Articles I and II of this Agreement for the operation of the routes specified in such notification.

Article XIII

The aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult from time to time in the spirit of close collaboration to ensure application and proper implementation of the principles set forth in this Agreement and its Annexes.

Article XIV

1) Each Contracting Party may at any time propose to the other Contracting Party a modification of this Agreement, if it considers such modification desirable. Consultations between the two Contracting Parties concerning the proposed modification shall begin within a period of sixty days from the date the request was made by one of the Contracting Parties.

2) In the event that either of the Contracting Parties considers it desirable to modify one of the Annexes to this Agreement such modification may be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties.

3) Any modifications of this Agreement or its Annexes in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article shall come into effect upon confirmation by exchange of diplomatic notes.

Article XV

Any disagreement between the Contracting Parties relating to the interpretation and application of this Agreement and its Annexes which cannot be settled directly by the Contracting Parties between themselves within a period of three months after having arisen, shall be referred to arbitration, the mode of which will be established via diplomatic channels. The Contracting Parties undertake to submit to the arbitrator's award.

The costs of the arbitration procedure shall be determined in the arbitrator's award and shall be equally shared by the two Contracting Parties.

Article XVI

The Agreement enters into force on the date of signature. It shall be in force until such time as one of the Contracting Parties informs the other Contracting Party of its desire to terminate it. In such case the Agreement shall terminate after a period of 12 months following the transmittal of the notice of termination to the other Contracting Party.

b) L'expression « entreprise désignée » s'entend de toute entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura signalée par écrit à l'autre Partie comme étant l'entreprise qu'elle compte désigner, conformément aux articles premier et II du présent Accord, pour exploiter les services aériens indiqués dans la notification.

Article XIII

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre dans un esprit d'étroite collaboration pour s'assurer de l'application des principes énoncés dans le présent Accord et ses annexes, et de leur exécution satisfaisante.

Article XIV

1. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment proposer à l'autre toute modification qu'elle estimera souhaitable d'apporter au présent Accord. Les consultations entre les Parties contractantes au sujet de la modification proposée commenceront dans les 60 jours de la demande.

2. Si l'une des deux Parties contractantes estime souhaitable de modifier l'une des annexes du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties pourront convenir d'une telle modification.

3. Toute modification apportée au présent Accord ou à ses annexes conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article XV

Tout différend entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord et de ses annexes, qui n'aura pu être réglé directement par les Parties dans un délai de trois mois à compter de la date de la demande, sera soumis à un arbitrage dont les modalités seront fixées par la voie diplomatique. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence arbitrale rendue.

Les frais de la procédure arbitrale seront fixés dans la sentence et supportés, par parts égales, par les Parties contractantes.

Article XVI

Le présent Accord entrera en vigueur le jour de sa signature. Il restera en vigueur jusqu'à ce que l'une des Parties contractantes ait fait savoir à l'autre son intention de le dénoncer. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze mois après que la notification de dénonciation aura été transmise à l'autre Partie contractante.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries of both Parties have signed the present Agreement and affixed thereto their seals.

DONE this 12th day of September, 1958, in duplicate at Sofia in the German and Bulgarian languages, both texts being equally authentic.

For the Austrian Federal Government :

Dr. STEINER, m. p.

For the Government of the People's Republic of Bulgaria

KIRILOV, m. p.

A N N E X 1

A

The airlines designated by each Contracting Party have the right of transit and non-traffic stops within the territory of the other Contracting Party and are free to use the airports and other aviation facilities provided for international traffic. In accordance with the terms of this Agreement¹ they have furthermore the right to embark and disembark within the territory of the other Contracting Party international traffic of passengers, mail and goods with the exception of all cabotage on the territory of the other Contracting Party.

B

a) In case of incidents involving aircraft, crews, passengers, baggage or freight of an airline of one Contracting Party caused by failure of the Aeronautical Authority, the airline, or the airport operating company of the other Contracting Party, to discharge the obligations assumed under this Agreement, or by gross negligence or wilful act on the part of their employees or representatives, the Aeronautical Authority, airline, or airport operating company held liable shall assume financial liability to the extent of the damage actually caused within the limits set forth in the national laws of the Contracting Parties applicable in the respective case, or by international obligations assumed under multilateral conventions of which both Contracting Parties are members.

b) In case an aircraft of an airline of one of the Contracting Parties causes any damage to the other Contracting Party or third persons on the ground, the airline found at fault shall assume financial responsibility according to the laws of that Contracting Party on whose territory the incident occurred.

C

a) The transport capacity offered by each of the designated airlines will be adapted to the traffic requirements.

¹ See p. 22 of this volume.

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

FAIT à Sofia le 12 septembre 1958, en double exemplaire, dans les langues allemande et bulgare, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement fédéral d'Autriche :

D^r STEINER, m. p.

Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie :

KIRILOV, m. p.

A N N E X E 1

A

Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie, du droit de survol et du droit d'escale technique ; elles pourront aussi utiliser les aéroports et autres installations affectés au trafic aérien international. Elles jouiront en outre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises conformément aux dispositions du présent Accord¹, à l'exclusion de tout cabotage.

B

a) En cas d'incident affectant les aéronefs d'une entreprise désignée par une Partie contractante ou les équipages, passagers, bagages ou marchandises se trouvant à bord desdits aéronefs, et si l'incident est dû au fait que les autorités aéronautiques, l'entreprise désignée ou la société gestionnaire d'un aéroport de l'autre Partie contractante n'ont pas respecté les engagements pris en vertu du présent Accord, ou s'il est imputable à une négligence grave ou à un acte volontaire de leurs employés ou agents, les autorités aéronautiques, l'entreprise ou la société gestionnaire poursuivies en responsabilité seront, dans les limites prévues par les lois des Parties contractantes ou par les obligations internationales que les Parties auraient assumées aux termes de conventions multilatérales, financièrement responsables du préjudice effectivement causé.

b) Si un aéronef de l'entreprise désignée par une Partie contractante cause un dommage quelconque à l'autre Partie contractante ou à des tiers à la surface, l'entreprise reconnue coupable sera financièrement responsable du préjudice, conformément aux lois de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'incident se sera produit.

C

a) La capacité de transport offerte par chacune des entreprises désignées devra être adaptée aux besoins du trafic.

¹ Voir p. 23 de ce volume.

b) On jointly operated routes the designated airlines shall consider their mutual interests so as to not affect them unduly.

c) The main objective of the air services specified in this Annex is to provide a transport capacity adequate to the traffic demands between the state of which the designated airlines are nationals and the country of destination.

d) The right to embark or disembark international traffic of passengers, mail and goods destined for or originating from third countries within the territory of the other Contracting Party at points specified in this Annex, shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which the Contracting Parties subscribe and under such conditions that the capacity is in conformity with :

1. the traffic requirements between the country of origin and the countries of destination ;
2. the requirements of economic operation of the air services specified in this Annex ;
3. the traffic requirements of the areas through which the airline passes, with due regard paid to local and regional services.

D

The airlines designated by the Contracting Parties are authorized to operate scheduled air services over the following air routes :

Austrian Air Services :

Points in Austria – via intermediate points, if desired – to points in Bulgaria, in both directions ;

Points in Austria – via intermediate points, if desired – to points in Bulgaria and points beyond, in both directions ;

Bulgarian Air Services :

Points in Bulgaria – via intermediate points, if desired – to points in Austria, in both directions ;

Points in Bulgaria – via intermediate points, if desired – to points in Austria and beyond, in both directions.

A N N E X 2

A

The Contracting Parties undertake to organize the exchange of information between the agencies competent for the safety of flights (in Austria : the national flight safety service agencies ; in Bulgaria : the TABSO administration of civil air traffic) so as to ensure the safe and orderly operation of the air services regulated in this Agreement. This applies in particular to the transmission of air traffic control messages (flight plan, flight information, service—Notam, weather service).

b) Sur les routes desservies en commun, les entreprises désignées veilleront à ne pas porter indûment atteinte à leurs intérêts réciproques.

c) Les services aériens prévus dans la présente annexe auront pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont les entreprises désignées sont ressortissantes et le pays de dernière destination du trafic.

d) Le droit de charger ou de décharger en trafic international sur le territoire de l'autre Partie contractante, en des points spécifiés dans la présente annexe, des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance de pays tiers, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvées par les Parties contractantes, la capacité devant être proportionnée :

- 1) A la demande de trafic entre le pays d'origine et le pays de destination ;
- 2) Aux exigences d'une exploitation économique des services aériens spécifiés dans la présente annexe ;
- 3) Aux exigences du trafic dans les régions desservies, compte tenu des services locaux et régionaux.

D

Les entreprises désignées par les Parties contractantes sont autorisées à exploiter des services réguliers sur les routes suivantes :

Services aériens autrichiens :

Points en Autriche – points intermédiaires, le cas échéant – points en Bulgarie, dans les deux sens ;

Points en Autriche – points intermédiaires, le cas échéant – points en Bulgarie et au delà, dans les deux sens ;

Services aériens bulgares :

Points en Bulgarie – points intermédiaires, le cas échéant – points en Autriche, dans les deux sens ;

Points en Bulgarie – points intermédiaires, le cas échéant – points en Autriche et au delà, dans les deux sens.

A N N E X E 2

A

Les Parties contractantes s'engagent à organiser l'échange de renseignements entre les services chargés de la sécurité des vols (en Autriche, les stations officielles du Service de sécurité aérienne ; en Bulgarie, les TABSO — Administration bulgare des transports aériens) afin que soient assurées la sécurité et la régularité des transports aériens prévus dans le présent Accord. Il en sera notamment ainsi pour la transmission des renseignements des services du contrôle de la circulation aérienne (plan de vol, service d'information aéronautique — NOTAM, service météorologique).

B

The following provision shall apply to the operation of flight safety services within the territory of the Contracting Parties which under Article IX of the Agreement shall be performed in accordance with national regulations :

a) *Preparation of Flight :*

Prior to departure crews shall be given verbal and written weather briefing for the entire flight route. They shall be provided with information on the condition of airports and all data on navigational aids necessary for the operation of the flight. The pilot-in-command shall file a flight plan. The aircraft shall not depart before the flight plan has been approved by the competent air traffic control center.

b) *Execution of Flight :*

The flight shall be made in accordance with the data contained in the flight plan. Changes in the plan are subject to approval by the regionally competent air traffic control center. The instructions of the competent air traffic control center must be complied with by the aircraft.

The aircraft shall be constantly in condition to receive on the transmitting frequencies and to transmit on the receiving frequencies of the appropriate ground radio station. The Contracting Parties agree that air-ground communication shall be established via radio telephony on ultra-short waves in the English language.

When overflying compulsory reporting points the aircraft shall give position reports.

All data concerning ground organization and especially navigational aids necessary for the safety of the flights is contained as far as Austrian territory is concerned in the Austrian aviation manual (AIP Austria) and the Notams and as far as the Bulgarian territory is concerned in the Notams and regulations published by the administration of Bulgarian civil air traffic.

The airlines shall inform the agencies competent for the safety of flights of the weather minima under which they land at the airport. In addition, they shall inform the said agencies of the landing procedure to be adopted in case of low visibility provided that there is no standard landing procedure established for the airport. If a standard landing procedure is established the same must be followed.

C

The Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall establish a telecommunications service between the airports of Vienna and Sofia for the purpose of transmitting information necessary for the preparation and execution of flights.

D

Special flights on the routes specified in Section D of Annex 1 shall be carried out only upon advance notification from the airline interested in the flight made at least 24 hours prior to the departure of the aircraft to the appropriate Aeronautical Authority.

B

Les dispositions suivantes régiront les services de sécurité de vols sur le territoire des Parties contractantes qui, aux termes de l'article IX du présent Accord, doivent être assurés conformément aux règlements nationaux :

a) *Préparation du vol :*

Avant le départ, des renseignements météorologiques pour tout le parcours seront fournis aux équipages oralement et par écrit. Les équipages recevront des renseignements sur l'état des aéroports et sur les aides à la navigation nécessaires au déroulement du vol. Le pilote responsable soumettra un plan de vol. Le départ de l'aéronef n'aura lieu que lorsque ce plan aura été approuvé par le centre de contrôle de la circulation aérienne compétent.

b) *Exécution du vol :*

Chaque vol se déroulera conformément aux indications du plan de vol. Toute modification du plan de vol devra être approuvée par le centre de contrôle compétent, dont les instructions auront force obligatoire pour l'aéronef.

Les aéronefs garderont l'écoute en permanence sur la fréquence d'émission de la station radio appropriée au sol. Ils seront également prêts à émettre sur la fréquence de réception de ladite station. Les Parties contractantes conviennent que les communications air-sol se feront en phonie sur ondes ultra-courtes. La langue utilisée sera l'anglais.

Les aéronefs feront connaître leur position aux points de contrôle préétablis.

Tous renseignements sur l'infrastructure — en particulier sur les aides à la navigation aérienne — qu'exige la sécurité des vols figurent, pour le territoire fédéral d'Autriche, dans le manuel autrichien de la navigation aérienne (AIP Austria) et dans les NOTAMS, et, pour le territoire de la République populaire de Bulgarie, dans les NOTAMS et les règlements publiés par l'administration bulgare des transports aériens.

Les entreprises désignées feront savoir aux services de sécurité des vols les conditions météorologiques minima requises pour les atterrissages sur les aéroports. Elles leur feront en outre connaître, en l'absence d'une procédure normalisée d'atterrissage sur un aéroport, la procédure que leurs aéronefs utiliseront en cas d'atterrissage par mauvaise visibilité. S'il existe une procédure d'atterrissage normalisée celle-ci devra être appliquée.

C

En vue de la transmission des renseignements nécessaires à la préparation et à l'exécution des vols, les autorités aéronautiques des Parties contractantes établiront une liaison entre les aéroports de Vienne et de Sofia.

D

Sur les routes indiquées à la section D de l'annexe 1, les vols spéciaux devront faire l'objet d'un préavis adressé par l'entreprise intéressée aux autorités aéronautiques compétentes au moins 24 heures avant le départ de l'aéronef.

No. 5037

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
NORWAY

**Agreement relating to air services. Signed at Bonn, on
29 January 1957**

Official texts: German and Norwegian.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
NORVÈGE

**Accord relatif aux services aériens. Signé à Bonn, le
29 janvier 1957**

Textes officiels allemand et norvégien.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

No. 5037. ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND UND DEM KÖNIGREICH NORWEGEN
ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland

und

das Königreich Norwegen

Haben in dem Wunsche, ein Abkommen zur Förderung des Luftverkehrs
zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu schliessen,

Folgendes vereinbart :

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Inhalt
des Abkommens nichts anderes ergibt,

- a) „Luftfahrtbehörde,“ in der Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister
für Verkehr, in dem Königreich Norwegen das Königliche Verkehrsministerium
oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen
obliegenden Aufgaben ermächtigt sein wird ;
- b) „Hoheitsgebiet“ in Bezug auf einen Staat das Landgebiet und die unter dessen
Staatsgewalt stehenden daran angrenzenden Hoheitsgewässer ;
- c) „Benanntes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat
dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen
benannt hat, das die nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten
Fluglinien betreiben soll ;
- d) „Fluglinienverkehr“ einen planmässigen Luftverkehr, der zum Zwecke der
öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post durch Luftfahrzeuge
betrieben wird ;
- e) „Internationaler Fluglinienverkehr“ einen Fluglinienverkehr, der durch den
Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt ;
- f) „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung für andere Zwecke als
zum gewerblichen Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht und Post.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung
von internationalem Fluglinienverkehr durch die benannten Unternehmen folgende
Rechte :

[NORWEGIAN TEXT — TEXTE NORVÉGIEN]

No. 5037. LUFTFARTSAVTALE MELLOM FORBUNDSREPUBLICKEN TYSKLAND OG KONGERIKET NORGE

Forbundsrepublikken Tyskland

og

Kongeriket Norge

Som ønsker å inngå en avtale til fremme av luftfarten mellom de to lands territorier og derutover,

Er blitt enige om følgende :

Artikkel 1

Dersom det ikke fremgår annet av avtalens innhold, betyr, for anvendelsen av denne ;

- (a) "luftfartsmyndighet" for Forbundsrepublikken Tysklands vedkommende Forbundsministeren for Samferdsel og for Kongeriket Norges vedkommende det Kgl. Samferdselsdepartement, eller i begge tilfelle enhver annen person eller myndighet som har fullmakt til å utøve de funksjoner som påhviler den nevnte myndighet.
- (b) "territorium" i forhold til en stat, det landområde og det tilgrensende territorialfarvann som står under denne stats overhøyhet.
- (c) "utpekt luftfartsselskap" et luftfartsselskap som den ene kontraherende part i henhold til artikkel 3 ved skriftlig underretning til den annen kontraherende part har utpekt som det selskap som skal drive de luftruter som er fastlagt i denne avtales artikkel 2, avsnitt 2.
- (d) "lufttrafikk" en planmessig lufttrafikk som drives med luftfartøyer for offentlig befordring av passasjerer, gods og post.
- (e) "internasjonal lufttrafikk" lufttrafikk som fører gjennom luftrommet over mer enn en stats territorium.
- (f) "ikke-kommersiell landing" en landing som ikke foretas for å ta opp eller sette av passasjerer, gods eller post i kommersiell hensikt.

Artikkel 2

1) Hver kontraherende part tilstår den andre kontraherende part følgende rettigheter for gjennomføring av interuasjonal lufttrafikk med de utpekte luftfartselskaper :

das Recht des Überflugs,
das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken und
das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung von gewerblichem internationalem Verkehr mit Fluggästen, Post und Fracht an den Orten in seinem Hoheitsgebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

(2) Die Linien, welche die benannten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der in einem Notenwechsel zu vereinbaren ist.

Artikel 3

(1) Mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit begonnen werden, wenn

- a) der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt sind, das oder die Unternehmen schriftlich benannt hat, welche die einzelnen Linien betreiben werden,
- b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem oder den benannten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den internationalen Linienvkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu eröffnen.

(2) Der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 11 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs erteilen.

(3) Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, von dem oder den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis zu verlangen, dass diese Unternehmen in der Lage sind, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Vorschriften des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragsstaates oder diesem selbst zusteht.

Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder einschränken, wenn ein benanntes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des Vertragsstaates, der die Rechte gewährt, oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen

Rett til overflyvning

Rett til ikke-kommersiell landing

Rett til inn- og utflyvning for gjennomføring av kommersiell internasjonal lufttrafikk med passasjerer, post og gods på de punkter innenfor dens territorium, som er oppført i de i avsnitt 2 fastsatte ruter.

2) De ruter som de utpekte luftfartsselskaper i begge land har rett til å drive, skal fastsettes i en ruteliste som det skal treffes overenskomst om ved noteveksling.

Artikkel 3

1) Drift av internasjonal lufttrafikk etter de i artikkel 2, avsnitt 2, fastsatte ruter kan begynne så snart

- a) den kontraherende part som er blitt tilstått rettighetene skriftlig har utpekt det eller de luftfartsselskaper som skal drive de enkelte ruter,
- b) den kontraherende part som tilstår rettighetene har gitt det eller de utpekte luftfartsselskaper sin tillatelse til å åpne de internasjonale ruter som er fastsatt i artikkel 2, avsnitt 2.

2) Den kontraherende part som tilstår rettighetene skal med de forbehold som er fastsatt i avsnitt 3 og 4 og under forutsetning av at enighet er oppnådd i henhold til artikkel 11 straks gi sin tillatelse til igangsettelse av internasjonal lufttrafikk.

3) Hver kontraherende part har rett til å forlange at det eller de luftfartsselskaper som er utpekt av den annen part godtgjør at disse er i stand til å oppfylle de vilkår som er angitt i de lover og bestemmelser som anvendes av den førstnevnte stat for drift av internasjonal lufttrafikk.

4) Hver kontraherende part forbeholder seg rett til å nekte et av den annen part utpekt luftfartsselskap å utnytte de rettigheter som er nevnt i artikkel 2, dersom selskapet på anmodning ikke er i stand til å godtgjøre at en vesentlig del av eienomsretten til og den effektive kontroll av selskapet innehas av statsborgere eller juridiske personer i den annen kontraherende part eller av denne selv.

Artikkel 4

1) Hver kontraherende part kan tilbakekalle den tillatelse som er gitt etter artikkel 3, avsnitt 2, eller innskrenke denne når et utpekt luftfartsselskap ikke overholder lover og bestemmelser til den kontraherende part som tilstår rettighetene eller ikke følger bestemmelsene i denne overenskomst eller ikke oppfyller de forpliktelser

nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird.

Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 15 Gebrauch machen, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstösse gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat die Benennung eines Unternehmens rückgängig zu machen, um es durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das neu benannte Unternehmen geniesst dieselben Rechte und unterliegt denselben Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

(1) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug von Luftfahrzeugen des internationalen Luftverkehrs in sein Hoheitsgebiet oder deren Ausflug aus seinem Hoheitsgebiet oder den Betrieb und Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb seines Hoheitsgebietes betreffen, finden auf Luftfahrzeuge, die von den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates verwendet werden, Anwendung.

(2) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug in sein Hoheitsgebiet oder den Ausflug aus seinem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht (z.B. Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zölle, Quarantäne) betreffen, finden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates während ihres Aufenthaltes in seinem Hoheitsgebiet Anwendung.

Artikel 6

Die Gebühren, die in jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher als für die einheimischen Luftfahrzeuge sein.

Artikel 7

(1) Die Vertragsstaaten gewähren für die Luftfahrzeuge, die von einem benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates ausschliesslich im internationalen Luftverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen :

1. Die von den benannten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschliesslich der an Bord befindlichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen, bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

som denne medfører. Det samme gjelder når slikt bevis som er nevnt i artikkel 3, avsnitt 4, ikke foreligger.

Hver kontraherende part vil bare gjøre bruk av denne rett etter konsultasjon i henhold til artikkel 15, dersom ikke en øyeblikkelig innstilling av driften eller andre øyeblikkelige pålegg er nødvendig for å unngå ytterligere brudd på lover og bestemmelser.

2) Hver kontraherende part har rett til ved skriftlig underretning til den annen kontraherende part å trekke tilbake utpekingen av et luftfartsselskap for å erstatte dette med et annet selskap. Det nyutpekte selskap nyter de samme rettigheter og har de samme forpliktelser som det selskap det er trådt i stedet for.

Artikkel 5

1) Hver av de kontraherende parters lover og bestemmelser som angår inn- og utflyvning av luftfartøyer i internasjonal lufttrafikk i deres territorium eller slike luftfartøyers drift og trafikk innenfor territoriet får anvendelse på luftfartøyer som benyttes av det luftfartsselskap som er utpekt av den annen kontraherende part.

2) Hver av de kontraherende parters lover og bestemmelser som angår innreise til eller utreise fra deres territorier av passasjerer, besetninger, post eller gods (f. eks. forskrifter om innreise, klarering, immigrasjon, pass, toll, karantene) skal komme til anvendelse på passasjerer, besetninger, post eller gods i luftfartøyer fra den annen kontraherende part under opphold innen den førstnevnte parts territorium.

Artikkel 6

De avgifter som i hver av de kontraherende stater avkreves den annen parts luftfartøyer for bruk av flyplasser og andre luftfartsanlegg må ikke være høyere enn de som avkreves landets egne luftfartøyer.

Artikkel 7

(1) De kontraherende parter tilstår luftfartøyer som anvendes av et av den annen part utpekt luftfartsselskap utelukkende i internasjonal lufttrafikk følgende avgiftslettelser :

1. Luftfartøyer som anvendes av et luftfartsselskap utpekt av en kontraherende part og som flyr inn i og igjen ut av den annen parts territorium eller som overflyr dette, såvel som utstyr og reservedeler som befinner seg ombord, er fritatt for toll og andre avgifter som oppkreves ved innførsel, utførsel og transitt av varer.

2. Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die

- a) aus den in Nummer 1 genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden,
- b) für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

bleiben frei von den in Nummer 1 bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden.

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

3. Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf anschliessenden Flügen zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates. Dies gilt auch für Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines benannten Unternehmens in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden.

Für sonstige Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung an Bord genommen und im Fluglinienverkehr verbraucht werden, werden die bezeichneten Abgaben sowie etwaige besondere Verbrauchsabgaben nicht erhoben, mit denen die Luftfahrtbetriebsstoffe in diesem Vertragsstaate belastet sind.

4. Die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genussmittel, die zum Verbrauch durch Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, wenn die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

(2) Soweit für die in vorstehendem Absatz genannten Waren Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

2. Reservedeler og utstyr som

- a) mens slike luftfartøyer som er nevnt i avsnitt 1 befinner seg på den annen parts territorium, demonteres eller på annen måte fjernes fra de nevnte luftfartøyer og lagres der,
- b) er blitt innført og lagret under tollvakt i den annen parts territorium til bruk for de ovennevnte luftfartøyer,

er fritatt for de i avsnitt 1 nevnte avgifter når de under tollvakt blir bygget inn i eller på annen måte tatt ombord i de nevnte luftfartøyer eller blir utført fra den angjeldende kontraherende parts territorium på annen måte enn ombord i luftfartøy.

Den samme fritakelse for avgifter blir tilstått for reservedeler eller utstyr som under tollvakt tas ut av andre utenlandske luftfartsselskapers tilsvarende lagre og bygges inn i eller tas ombord i de nevnte luftfartøyer.

3. Drivstoffer og smøreoljer som innføres til den annen kontraherende parts territorium ombord i de i avsnitt 1 nevnte luftfartøyer kan brukes ombord i disse uten erleggelse av toll og andre avgifter som pålegges ved innførsel, utførsel og transitt av varer, også når det gjelder tilsluttende flyvninger mellom punkter innen denne kontraherende parts territorium.

Dette gjelder også for drivstoffer og smøreoljer som for regning av et utpekt selskap er innført og lagret under tollvakt i den annen parts territorium til bruk for disse luftfartøyer.

For andre drivstoffer og smøreoljer som tas ombord under tollvakt av disse luftfartøyer på den annen kontraherende parts territorium og som anvendes i lufttrafikk, oppkreves ikke de nevnte avgifter eller andre særlige forbruksavgifter som påhviler drivstoffer og smøreoljer til luftfarten i denne kontraherende part.

4. Nærings- og nytelsesmidler som innføres ombord i de i avsnitt 1 nevnte luftfartøyer og som er bestemt til passasjerenes og besetningenes forbruk kan på den annen parts territorium utleveres til omgående forbruk ombord uten erleggelse av toll og andre avgifter som oppkreves ved innførsel, utførsel og transitt av varer, når luftfartøyene ved mellomlandinger kan undergis stadig tollvakt.

(2) I den utstrekning de i foregående avsnitt omhandlede varer ikke er avgiftspliktige, omfattes de ikke av de handelspolitiske forbud og begrensninger som ellers gjelder for disse varers innførsel, utførsel og transitt.

Artikel 8

(1) Die von einem Vertragsstaat ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine der Besatzung eines Luftfahrzeugs werden vom anderen Vertragsstaat als gültig anerkannt, solange sie in Kraft sind.

(2) Jeder der Vertragsstaaten behält sich das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die seinen eigenen Staatsangehörigen vom anderen Vertragsstaat oder einem anderen Staat ausgestellt sind, für Flüge über seinem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu verweigern.

Artikel 9

(1) Den Unternehmen jedes Vertragsstaates soll in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben werden, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien sollen die benannten Unternehmen eines jeden Vertragsstaates auf die Interessen der Unternehmen des anderen Vertragsstaates Rücksicht nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll in erster Linie dazu dienen, ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates entspricht, der das oder die Unternehmen benannt hat. Das Recht dieser Unternehmen, Fluglinienverkehr zwischen den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates gelegenen Punkten einer Linie und dritten Staaten auszuführen, soll im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt werden, dass das Beförderungsangebot angepasst ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates, der das oder die Unternehmen benannt hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,
- c) an die Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes der Linien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 10

Die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle regelmässigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der benannten Unternehmen übermitteln, die zum Zwecke der Nachprüfung der Ausnutzung des nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten inter-

Artikkel 8

(1) De av en kontraherende part utstedte eller godkjente luftdyktighetsbeviser, duelighetsbeviser og sertifikater for besetningen på et luftfartøy skal anerkjennes som gyldige av den annen kontraherende part så lenge de er i kraft.

(2) Når det gjelder flyvning over dens eget territorium forbeholder hver av de kontraherende parter seg rett til ikke å anerkjenne duelighetsbeviser eller sertifikater som denne parts egne statsborgere har fått utstedt av den annen kontraherende part eller en annen stat.

Artikkel 9

(1) Begge de kontraherende parters utpekte luftfartsselskaper skal gis rimelig og like adgang til å drive luftfart på de i artikkel 2, avsnitt 2, fastlagte ruter.

(2) Ved driften av den internasjonale lufttrafikk på de i artikkel 2, avsnitt 2, nevnte ruter skal hver av de to parters utpekte luftfartsselskaper ta hensyn til den annen parts luftfartsselskapers interesser, slik at den lufttrafikk som drives helt eller delvis på de samme ruter av disse selskaper ikke skades på en utilbørlig måte.

(3) Den internasjonale lufttrafikk på de i artikkel 2, avsnitt 2, fastlagte ruter skal i første rekke ha som formål å stille til rådighet en trafikk-kapasitet som svarer til det trafikkbehov som kan forutses til og fra territoriet til den kontraherende part som har utpekt selskapet eller selskapene. Den rett som disse selskaper har til å drive lufttrafikk på en rute mellom de i artikkel 2, avsnitt 2, fastsatte punkter på den annen kontraherende parts territorium og tredje land skal av hensyn til en planmessig utvikling av den internasjonale lufttrafikk utøves på en slik måte at trafikk-kapasiteten avpasses etter

- a) trafikkbehovet til og fra den kontraherende parts territorium som har utpekt selskapet eller selskapene,
- b) trafikkbehovet i de områder ruten går gjennom under hensynlagen til de lokale og regionale ruter,
- c) kravet om økonomisk drift av de gjennomgående ruter.

Artikkel 10

Luftfartsmyndighetene i en kontraherende part skal på anmodning fra den annen kontraherende part tilstille denne alle periodiske og andre statistiske oppgaver vedrørende de utpekte luftfartsselskaper som med rimelighet kan kreves som grunnlag for etterprøving av hvordan selskapene nytter den i artikkel 2, avsnitt 2,

nationalen Fluglinienverkehrs, der durch die benannten Unternehmen betrieben wird, billigerweise gefordert werden können. Diese Unterlagen sollen alle Informationen umfassen, die zur Beurteilung des Umfangs des Verkehrs der Unternehmen auf den festgelegten Linien und der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 11

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Faktoren, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, verwendeten Tarife, festgesetzt. Bei der Festsetzung soll in nachstehender Weise verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten benannten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die benannten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens der International Air Transport Association (IATA) angewendet werden können, oder die benannten Unternehmen sollen sich nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Länder, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, falls möglich, unmittelbar untereinander verständigen. Das gleiche gilt für Agenturprovisionen, die in Verbindung mit den Tarifen erhoben werden.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife sollen den Luftfahrtbehörden eines jeden Vertragsstaates wenigstens dreissig (30) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt werden. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den benannten Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande, oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit den ihm nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so werden die Luftfahrtbehörden die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustandegekommen ist, durch beiderseitige Vereinbarung festsetzen.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 16 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, ist der Vertragsstaat, der sich mit einer Tarifänderung nicht einverstanden erklärt, berechtigt, von dem anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

Artikel 12

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates das Recht, ihren Hauptbüros den Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben zu den entsprechenden amtlichen Wechselkursen in der Währung des anderen Vertragsstaates zu übermitteln.

fastsatte internasjonale lufttrafikk. Disse oppgaver skal inneholde alle opplysninger som er nødvendige for å bedømme omfanget av selskapenes trafikk på de fastsatte ruter samt denne trafikks opprinnelses- og bestemmelsessteder.

Artikkel 11

(1) De takster som benyttes for passasjerer og frakt på de i artikkel 2, avsnitt 2, fastsatte ruter skal fastsettes under hensyntagen til alle faktorer så som driftsoms-kostninger, rimelig fortjeneste, de særlige forhold ved de forskjellige ruter og de takster som benyttes av andre luftfartsselskaper som helt eller delvis trafikerer de samme ruter. Ved fastsettelse av takstene skal det gås frem på følgende måte.

(2) Takstene skal om mulig fastsettes for hver rute etter avtale mellom de utpekte luftfartsselskaper. Herunder skal de utpekte luftfartsselskaper rette seg etter de vedtak som kan komme til anvendelse på grunnlag av International Air Transport Association's (IATA) metoder for fastsetting av takster, ellers skal de om mulig etter å ha samråd seg med luftfartsselskaper fra tredje land som driver lufttrafikk helt eller delvis på den samme rute, søke å komme til enighet direkte seg imellom. Det samme gjelder for agentprovisjoner som oppkreves i forbindelse med takstene.

(3) De takster som er fastsatt på denne måte skal forelegges hver av de kontraherende parters luftfartsmyndigheter til godkjenning minst tredve (30) dager før den planlagte ikrafttredelse. Denne frist kan i særlige tilfelle forkortes dersom luftfartsmyndighetene er enige i dette.

(4) Kommer de utpekte luftfartsselskaper ikke til enighet i henhold til avsnitt 2, eller erklærer en kontraherende part at den ikke kan godta de takster som er forelagt til godkjenning i henhold til avsnitt 3, skal luftfartsmyndighetene etter felles avtale fastsette takstene på de ruter eller deler av ruter som det ikke er oppnådd enighet om.

(5) Dersom luftfartsmyndighetene i de to kontraherende parter ikke kan komme til enighet i henhold til avsnitt 4, kommer artikkel 16 til anvendelse. Så lenge en voldgiftsdom ikke er avsagt har den kontraherende part som er uenig i en takstendring, rett til å kreve av den andre kontraherende part at de takster som tidligere var gyldige opprettholdes.

Artikkel 12

(1) Hver av de kontraherende parter gir den annen parts utpekte luftfartsselskaper rett til å overføre til deres hovedkontorer det beløp som inntektene overstiger utgiftene med i den annen parts valuta etter gjeldende offisiell kurs.

(2) Die Überweisung kann auf Wunsch des Gläubigers auch in einer anderen Währung erfolgen, soweit dies nach den jeweils geltenden Devisenbestimmungen der Vertragsstaaten möglich ist.

Artikel 13

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines multilaterales Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen die Bestimmungen des multilateralen Abkommens vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein multilaterales Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 dieses Abkommens statt.

Artikel 14

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet ein regelmässiger Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 15

(1) Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder zu Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 20 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie in einem diplomatischen Notenwechsel entsprechend Artikel 2 Absatz 2 vereinbart sind.

Artikel 16

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 14 oder 15 zwischen den Luftfahrtbehörden oder zwischen den Regierungen der Vertragsstaaten beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, dass jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter benennt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten benannt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht, ein Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb eines weiteren Monats auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu bitten, die notwendigen Benennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für die Vertragsstaaten bindend.

(2) Denne overførsel kan etter kreditors ønske også skje i annen valuta for så vidt dette er tillatt i henhold til de til enhver tid gjeldende valutabestemmelser i de kontraherende stater.

Artikkel 13

Hvis en alminnelig multilateral luftfartsoverenskomst som godtas av begge de kontraherende parter trer i kraft, skal dennes bestemmelser ha forrett. Samråding om i hvilken utstrekning en slik multilateral overenskomst opphever, endrer eller utfyller denne avtale skal finne sted i henhold til artikkel 15 i denne avtale.

Artikkel 14

Mellom de kontraherende parters luftfartsmyndigheter skal det finne sted regelmessig samråding for å komme frem til et nært samarbeid i alle saker som angår avtalen, dens anvendelse og fortolkning.

Artikkel 15

(1) Hver av de kontraherende parter kan når som helst begjære konsultasjon når det gjelder spørsmålet om fortolkning, anvendelse eller endringer av denne avtale eller rutelisten. Slik konsultasjon skal begynne innen 60 dager etter at begjæringen er mottatt.

(2) Endringer i avtalen som det er enighet om trer i kraft i samsvar med den fremgangsmåte som er foreskrevet i artikkel 20.

(3) Endringer i rutelisten trer i kraft så snart enighet om dette er bekreftet ved diplomatisk noteveksling i henhold til artikkel 2, avsnitt 2.

Artikkel 16

(1) Dersom en tvist om anvendelsen eller fortolkningen av denne avtale ikke kan avgjøres av de kontraherende parters regjeringer eller luftfartsmyndigheter i henhold til artikkel 14 eller 15, skal den etter anmodning fra en av de kontraherende parter forelegges en voldgiftsdomstol.

(2) Voldgiftsdomstolen skal for hver enkelt sak sammensettes ved at hver av de kontraherende parter oppnevner en voldgiftsdommer. Disse voldgiftsdommere skal enes om en statsborger fra et tredje land som formann. Er de to voldgiftsdommere ikke utpekt to måneder etter at en kontraherende part har gjort kjent at den ønsker en voldgiftsdomstol sammenkalt, eller har de to voldgiftsdommere ikke kunnet bli enige om valg av formannen etter ytterligere en måned, skal presidenten i Rådet for Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon anmodes om å foreta den nødvendige oppnevning. Presidentens beslutning er bindende for de kontraherende parter.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gütliche Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

(4) Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der Kosten für die Tätigkeit des Vorsitzenden.

(5) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den vorläufigen Massnahmen, die im Laufe des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch, der endgültig ist, nachzukommen.

Artikel 17

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen endet ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat, es sei denn, dass auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

Artikel 18

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 3 sollen bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert werden.

Artikel 19

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsstaaten über den Luftverkehr und hebt diese auf.

Artikel 20

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem sich die Vertragsstaaten gegenseitig mitgeteilt haben, dass die für sie geltenden verfassungsmässigen Voraussetzungen erfüllt sind.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bonn, den 29. Januar 1957, in doppelter Urschrift in deutscher und norwegischer Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland :
V. BRENTANO

Für das Königreich Norwegen :
Peter ANKER

(3) Dersom det ikke lykkes voldgiftsdomstolen å komme frem til en minnelig løsning av tvisten, avgjør domstolen saken ved stemmeflertall. Dersom de kontraherende parter ikke er enige om noe annet, bestemmer retten selv sin forretningsorden og sitt sete.

(4) Hver av de kontraherende parter bestrider utgiftene til sin voldgiftsdommer og halvparten av utgiftene i forbindelse med formannens virksomhet.

(5) De kontraherende parter forplikter seg til å etterkomme de foreløbige forføyninger som blir besluttet under saksbehandlingen, samt voldgiftsdommen som skal være endelig.

Artikkel 17

Hver av de kontraherende parter kan når som helst si opp denne avtale. Avtalen opphører ett år etter at slik oppsigelse er mottatt av den annen kontraherende part, for så vidt ikke oppsigelsen trekkes tilbake innen utløpet av fristen etter overenskomst mellom de kontraherende parter.

Artikkel 18

Denne avtale, alle endringer av denne og enhver noteveksling i henhold til artikkel 2, avsnitt 2, og artikkel 15, avsnitt 3, skal registreres ved Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon.

Artikkel 19

Denne avtale trer i stedet for og opphever alle tidligere avtaler om luftfart mellom de kontraherende parter.

Artikkel 20

Denne avtale trer i kraft en måned etter at de kontraherende parter gjensidig har underrettet hverandre om at alle gjeldende konstitusjonelle krav er oppfylt.

TIL BEKREFTELSE HERAV har begge parters befullmektigede underskrevet denne avtale.

UTFERDIGET i Bonn, den 29. januar 1957, i to originaleksemplarer i tysk og norsk tekst, idet begge tekster har samme gyldighet.

For Forbundsrepublikken Tyskland :
V. BRENTANO

For Kongeriket Norge :
Peter ANKER

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 5037. AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE KINGDOM OF NORWAY RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT BONN, ON 29 JANUARY 1957

The Federal Republic of Germany
and

The Kingdom of Norway,

Desiring to conclude an agreement to promote the development of air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows :

Article 1

For the purpose of this Agreement, except where the text of the Agreement otherwise provides, the expression :

- (a) "Aeronautical authority" means, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport and, in the case of the Kingdom of Norway, the Royal Ministry of Transport and Communications or, in either case, any other person or body authorized to perform the functions for which the said authority is responsible ;
- (b) "Territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State ;
- (c) "Designated airline" means an airline which one Contracting State shall have designated in writing to the other Contracting State, in accordance with article 3, as the airline which is to operate on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), of this Agreement ;
- (d) "Air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo and mail ;
- (e) "International air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State ;
- (f) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging commercially passengers, cargo or mail.

¹ Came into force on 28 April 1958, one month after the date on which the Contracting States notified each other that their respective constitutional requirements had been fulfilled, in accordance with article 20.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 5037. ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE ET LE ROYAUME DE NORVÈGE RE-
LATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À BONN,
LE 29 JANVIER 1957

La République fédérale d'Allemagne

et

Le Royaume de Norvège,

Désirant conclure un accord en vue de favoriser l'établissement de services
aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte,

- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, du Ministre fédéral des transports, en ce qui concerne le Royaume de Norvège, du Ministère royal des transports, et, dans les deux cas, de toute autre personne ou de tout autre organisme habilités à remplir les fonctions exercées par ces autorités ;
- b) Le terme « territoire » désigne, pour chaque État, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté de cet État ;
- c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'un des États contractants aura désignée par écrit à l'autre État contractant, conformément à l'article 3, comme étant l'entreprise chargée de desservir les routes aériennes visées au paragraphe 2 de l'article 2 ;
- d) L'expression « service aérien » désigne tout service aérien régulier assuré par des aéronefs affectés au transport public de passagers, de marchandises et de courrier ;
- e) L'expression « service aérien international » désigne un service qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États ;
- f) L'expression « escale non commerciale » désigne toute escale ayant un objet autre que d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

¹ Entré en vigueur le 28 avril 1958, un mois après la date à laquelle les États contractants se sont fait savoir que les conditions prévues par leurs constitutions respectives ont été remplies, conformément à l'article 20.

Article 2

(1) For the purpose of the operation of international air services by the designated airlines, each Contracting State grants to the other Contracting State the following rights :

The right of transit ;

The right to make stops for non-traffic purposes ; and

The right to make flights for the commercial carriage of international traffic in passengers, mail and cargo to and from the points in its territory which are listed for each route specified in accordance with paragraph (2).

(2) The routes on which the designated airlines of the two Contracting States shall have the right to operate shall be specified in a route schedule to be agreed upon in an exchange of notes.

Article 3

(1) International air services may be inaugurated on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), as soon as :

(a) The Contracting State to which the rights are granted has designated in writing the airline or airlines which are to operate on the specified routes,

(b) The Contracting State granting the rights has given the designated airline or airlines permission to inaugurate international air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2).

(2) The Contracting State granting the rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) and subject further to agreement being reached in accordance with article 11, without delay grant permission for the operation of international air services.

(3) Each Contracting State shall have the right to require the designated airline or airlines of the other Contracting State to furnish proof that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under its laws and regulations for the operation of international air services.

(4) Each Contracting State reserves the right to withhold the exercise of the rights granted in article 2 from an airline designated by the other Contracting State, if that airline is unable on request to furnish proof that substantial ownership and effective control of the airline are vested in nationals or bodies corporate of the other Contracting State or in the other Contracting State itself.

Article 4

(1) Each Contracting State may revoke or restrict the permission granted under article 3, paragraph (2), if a designated airline fails to comply with the laws

Article 2

1) Chaque État contractant accorde à l'autre État contractant, en vue de l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises désignées, les droits ci-après :

Le droit de survol,

Le droit d'escale non commerciale et

Le droit d'entrée et de sortie aux points de son territoire indiqués pour chacune des routes visées au paragraphe 2, aux fins d'exploitation de services commerciaux internationaux de passagers, de marchandises et de courrier.

2) Les routes que les entreprises désignées par les deux États contractants auront le droit de desservir seront indiquées dans un tableau des routes aériennes dont les Parties conviendront par échange de notes.

Article 3

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

a) Que l'État contractant auquel les droits sont accordés ait désigné l'entreprise ou les entreprises qui exploiteront chacune des routes aériennes ;

b) Que l'État contractant qui confère les droits ait donné à l'entreprise ou aux entreprises désignées la permission de mettre en exploitation les services internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2.

2) L'État contractant qui confère les droits devra, sous réserve des paragraphes 3 et 4 et de l'accord prévu à l'article 11, donner sans délai la permission d'exploiter les services internationaux.

3) Chaque État contractant pourra exiger de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre État contractant la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements du premier État en ce qui concerne l'exploitation des services aériens internationaux.

4) Chaque État contractant se réserve de refuser à une entreprise désignée par l'autre État contractant l'exercice des droits accordés à l'article 2, au cas où cette entreprise ne serait pas en mesure de fournir, sur demande, la preuve que la majeure partie de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de ressortissants ou d'organismes de cet autre État contractant, ou de cet État lui-même.

Article 4

1) Chaque État contractant pourra révoquer ou limiter la permission accordée à l'entreprise désignée, en vertu du paragraphe 2 de l'article 3 ci-dessus, si celle-ci

and regulations of the Contracting State granting the rights or with the provisions of this Agreement, or fails to fulfil the obligations arising therefrom. The foregoing shall also apply in the event of failure to furnish the proof required under article 3, paragraph (4).

Each Contracting State shall exercise this right only after consultation in accordance with article 15, unless immediate suspension of operations or immediate imposition of conditions is necessary to prevent further infringements of laws or regulations.

(2) Each Contracting State shall have the right, by giving notice in writing to the other Contracting State, to withdraw the designation of an airline and to replace it by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and obligations as the airline which it replaces.

Article 5

(1) The laws and regulations of each Contracting State relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to the aircraft employed by the designated airlines of the other Contracting State.

(2) The laws and regulations of each Contracting State relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crews, mail or cargo (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall apply to the passengers, crews, mail or cargo of aircraft of the other Contracting State while within its territory.

Article 6

The charges imposed in each Contracting State for the use of airports and other aeronautical facilities by aircraft of the other Contracting State shall not be higher than those payable by domestic aircraft.

Article 7

(1) Each Contracting State shall grant the following fiscal privileges to aircraft employed exclusively in international air navigation by a designated airline of the other Contracting State :

1. Aircraft employed by the designated airlines of one Contracting State, entering and thereafter departing from or flying in transit over the territory of the other Contracting State, as well as equipment and spare parts on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied in connexion with the importation, exportation and transit of goods.

ne se conforme pas aux lois et règlements de l'État contractant qui confère les droits ou aux dispositions du présent Accord, ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 3 n'est pas fournie.

Les États contractants ne feront usage de ce droit qu'après les consultations prévues à l'article 15, sauf nécessité de suspendre immédiatement l'exploitation du services ou d'imposer immédiatement des conditions pour empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints.

2) Chaque État contractant aura le droit d'annuler, par communication écrite adressée à l'autre État contractant, la désignation d'une entreprise pour la remplacer par une autre entreprise. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise dont elle prendra la place.

Article 5

1) Les lois et règlements d'un État contractant régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs à l'intérieur des limites dudit territoire s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre État contractant.

2) Les lois et règlements d'un État contractant régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, des équipages, du courrier ou des marchandises (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane, de quarantaine) s'appliqueront aux passagers, aux équipages, au courrier ou aux marchandises à bord des aéronefs de l'autre État contractant pendant leur présence sur le territoire du premier État.

Article 6

Les droits perçus dans chacun des États contractants pour l'utilisation, par les aéronefs de l'autre État contractant, des aéroports et autres installations servant à la navigation aérienne ne pourront être supérieurs à ceux perçus pour les aéronefs des entreprises nationales.

Article 7

1) Chaque État contractant accorde, en ce qui concerne les aéronefs des entreprises désignées par l'autre État contractant affectés exclusivement au trafic international, les exonérations de droits suivantes :

1. Les aéronefs des entreprises désignées par un État contractant sur le territoire de l'autre État contractant pour en ressortir ensuite ou qui traversent ce territoire, ainsi que l'équipement ou les pièces de rechange se trouvant à bord, seront exonérés des droits de douane et autres droits et taxes similaires perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation et du transit des marchandises.

2. Spare parts and equipment which are :

- (a) under customs supervision, dismantled or otherwise removed from the aircraft referred to in sub-paragraph 1 in the territory of the other Contracting State and there placed in storage,
- (b) under customs supervision, imported into and stored in the territory of the other Contracting State for the use of the said aircraft,

shall be exempt from the duties and charges referred to in sub-paragraph 1, provided that they are installed in or otherwise taken on board the said aircraft under customs supervision or are re-exported from the territory of the latter Contracting State otherwise than on board the aircraft.

The same exemption from duties and charges shall be granted in respect of such spare parts and equipment as, under customs supervision, are drawn from corresponding stores of other foreign airlines and installed in or otherwise taken on board the said aircraft.

3. Fuels and lubricating oils introduced into the territory of the other Contracting State on board the aircraft referred to in sub-paragraph 1 may be consumed on board the said aircraft free of customs duties and other charges levied in connexion with the importation, exportation and transit of goods, even on connecting flights between points in the territory of the latter Contracting State. The foregoing shall also apply to fuels and lubricating oils which, under customs supervision, are imported into and stored in the territory of the other Contracting State on behalf of a designated airline for the use of the said aircraft.

Other fuels and lubricating oils taken on board the said aircraft under customs supervision in the territory of the other Contracting State and consumed in air services shall not be subject to the aforementioned duties and charges or to such special consumer taxes as may be imposed on aircraft fuels and lubricating oils in the latter Contracting State.

4. Foodstuffs and other provisions for the use of passengers and crew members which are introduced into the territory of the other Contracting State on board the aircraft referred to in sub-paragraph 1 may be released for immediate consumption on board, free of customs duties and other charges levied in connexion with the importation, exportation and transit of goods, provided that the aircraft can be kept under constant customs supervision at intermediate stops.

(2) If no duties or charges are imposed in respect of the goods specified in the preceding paragraph, they shall not be subject to any economic prohibition or restriction upon importation, exportation or transit otherwise applicable to them.

2. Seront exonérés des droits indiqués à l'alinéa 1 ci-dessus, l'équipement et les pièces de rechange :

- a) Qui sont démontés des aéronefs visés à l'alinéa 1 ci-dessus sur le territoire de l'autre État contractant, sous surveillance douanière, ou qui quittent le bord des aéronefs de toute autre manière et sont entreposés sur ce territoire ;
- b) Qui sont introduits sur le territoire de l'autre État contractant sous surveillance douanière et qui sont entreposés pour être utilisés sur lesdits aéronefs, s'ils sont, sous surveillance douanière, remontés sur les aéronefs, pris à bord de toute autre manière ou transportés hors du territoire de cet autre État contractant autrement qu'à bord de ces aéronefs.

Seront de même exonérés les pièces de rechange et l'équipement qui seront, sous surveillance douanière, prélevés sur des stocks analogues d'autres entreprises étrangères de transports aériens et installés sur les aéronefs précités ou pris à bord de toute autre manière.

3. Les carburants et huiles lubrifiantes introduits sur le territoire de l'autre État contractant à bord des aéronefs visés à l'alinéa 1 ci-dessus pourront être utilisés à bord desdits aéronefs sans avoir à acquitter les droits de douane ou autres droits et taxes similaires perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation et du transit des marchandises, et cela même lors de vols entre divers points du territoire de cet autre État contractant. Il en sera de même des carburants et huiles lubrifiantes introduits et entreposés sur le territoire de l'autre État contractant sous surveillance douanière, pour le compte d'une entreprise désignée, aux fins d'approvisionnement desdits aéronefs.

Les autres carburants et huiles lubrifiantes pris à bord de ces aéronefs sur le territoire de l'autre État contractant, sous surveillance douanière, et utilisés pour l'exploitation des services aériens n'auront pas à acquitter les droits susmentionnés ni, le cas échéant, les taxes spéciales à la consommation dont les produits utilisés pour l'exploitation des services aériens seraient frappés dans ledit État contractant.

4. Les denrées alimentaires et autres provisions introduites à bord des aéronefs visés à l'alinéa 1 ci-dessus pour être consommées par les passagers et les membres de l'équipage pourront être distribuées sur le territoire de l'autre État contractant, pour consommation immédiate à bord, en franchise des droits de douane et autres droits et taxes similaires perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation et du transit des marchandises, si une surveillance douanière constante peut être exercée sur ces aéronefs pendant les escales.

2) Dans la mesure où les articles visés au paragraphe précédent n'auront pas à acquitter de droits, ils ne seront pas soumis aux interdictions et restrictions économiques qui normalement s'appliquent à ces articles lors de leur importation, leur exportation ou de leur transit.

Article 8

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and aircraft crew licences issued or recognized by one Contracting State shall be recognized as valid by the other Contracting State so long as they are in force.

(2) Each Contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting State or by another State.

Article 9

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting States to operate on each of the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2).

(2) In operating international air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), the designated airlines of each Contracting State shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting State so as not to affect unduly the air services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The international air services operated on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to meet the foreseeable requirements of traffic to and from the territory of the Contracting State which has designated the airline or airlines. The right of these airlines to operate air services on a route between the points specified in accordance with article 2, paragraph (2), which are situated in the territory of the other Contracting State, and third States shall be exercised in the interest of the orderly development of international traffic, in such a manner that capacity shall be adapted to :

- (a) The requirements of traffic from and to the territory of the Contracting State which has designated the airline or airlines ;
- (b) The requirements of traffic in the areas crossed, account being taken of local and regional services ;
- (c) The requirements of economic through-airline operation.

Article 10

The aeronautical authority of either Contracting State shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting State, upon request, such periodic or other statistical data concerning the designated airlines as may reasonably be required for the purpose of reviewing the use which is made by the designated airlines of the international air services specified in accordance with article 2, paragraph (2). Such data shall include all information required to determine the volume of traffic carried by those airlines on the specified routes and the origin and destination of such traffic.

Article 8

1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'un des États contractants et non périmés seront reconnus valables par l'autre État contractant.

2) Chaque État contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre État contractant ou par un État tiers.

Article 9

1) Les entreprises de chaque État contractant auront la faculté de desservir, dans des conditions équitables et égales, chacune des routes visées au paragraphe 2 de l'article 2.

2) Les entreprises désignées par chaque État contractant tiendront compte, en exploitant des services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2, des intérêts des entreprises de l'autre État contractant, afin de ne pas affecter indûment les services assurés par celles-ci sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de trafic à destination et en provenance de l'État contractant qui aura désigné l'entreprise ou les entreprises. Le droit de ces entreprises d'exploiter des services aériens entre les points situés sur le territoire de l'autre État contractant, le long d'une route visée au paragraphe 2 de l'article 2, et des États tiers, devra s'exercer de telle façon que la capacité offerte soit adaptée :

- a) À la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de l'État contractant qui aura désigné l'entreprise ou les entreprises ;
- b) À la demande de trafic dans les territoires traversés, compte tenu des services locaux et régionaux ;
- c) Aux exigences d'une exploitation économique des services long-courriers.

Article 10

Les autorités aéronautiques de chacun des États contractants fourniront à celles de l'autre État contractant, sur leur demande, tous les relevés statistiques, périodiques ou autres, des entreprises désignées, normalement nécessaires pour pouvoir contrôler l'exploitation, par ces entreprises, des services aériens internationaux visés au paragraphe 2 de l'article 2. Ces relevés contiendront tous renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé par ces entreprises sur les routes indiquées, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 11

(1) The tariffs to be applied for passengers and cargo on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), shall be fixed taking into account all factors including cost of operation, reasonable profit, the special characteristics of each service and the tariffs applied by other airlines operating on the whole or part of the same route. The tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions.

(2) The tariffs shall, if possible, be fixed in respect of each route by agreement between the designated airlines concerned. In this connexion, the designated airlines shall follow the recommendations applicable in accordance with the tariff-fixing procedure of the International Air Transport Association (IATA) or shall, if possible, reach agreement directly after consultation with the aeronautical authorities of third countries operating on the whole or part of the same route. The foregoing shall also apply to agency commissions charged in conjunction with the tariffs.

(3) The tariffs so fixed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of each Contracting State not later than thirty (30) days before the date of their proposed entry into force. This period may be reduced in special cases with the consent of the aeronautical authorities.

(4) If the designated airlines fail to reach agreement in accordance with paragraph (2), or if either Contracting State expresses disagreement with the tariffs submitted to it for approval in accordance with paragraph (3), the aeronautical authorities shall determine by agreement the tariffs for those routes and sections of routes in respect of which agreement has not been reached.

(5) If the aeronautical authorities of the two Contracting States fail to reach agreement in accordance with paragraph (4), the provisions of article 16 shall apply. Pending an arbitral award, the Contracting State expressing disagreement with a modification of the tariffs shall have the right to require the other Contracting State to maintain the tariffs previously in effect.

Article 12

(1) Each Contracting State grants to the designated airlines of the other Contracting State the right to transfer to their head offices the excess of receipts over expenditure after conversion at the official rates of exchange in the currency of the other Contracting State.

(2) If the creditor so desires, such remittance may be made in another currency where this is permitted under the currency regulations of the Contracting States in force at the time.

Article 13

If a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting States enters into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail.

Article 11

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

2) Les tarifs seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées, pour chaque route. À cet égard, les entreprises désignées se conformeront aux décisions applicables en vertu de la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international (IATA) ou, si possible, se mettront directement d'accord entre elles, après consultation des entreprises de transports aériens d'État tiers desservant tout ou partie de la même route. Elles feront de même pour les commissions d'agences perçues en liaison avec les tarifs.

3) Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque État contractant trente (30) jours au moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourra être abrégé dans certains cas si les autorités aéronautiques y consentent.

4) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre comme il est dit au paragraphe 2, ou si un État contractant n'est pas disposé à approuver les tarifs qui lui auront été soumis en vertu du paragraphe 3, les autorités aéronautiques fixeront d'un commun accord les tarifs applicables aux routes ou sections de routes en cause.

5) Si les autorités aéronautiques des deux États contractants ne parviennent pas à l'accord prévu au paragraphe 4, il y aura lieu d'appliquer les dispositions de l'article 16. Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, l'État contractant qui aura déclaré ne pas accepter une modification des tarifs aura le droit d'exiger de l'autre État contractant le maintien des tarifs en vigueur.

Article 12

1) Chaque État contractant accorde aux entreprises désignées par l'autre État contractant le droit de virer à leur siège l'excédent des recettes sur les dépenses, après conversion, au taux de change officiel, dans la monnaie de cet autre État contractant.

2) Ce virement pourra également, à la demande de l'entreprise créditrice, être effectué en une autre monnaie, pour autant que le permette la réglementation des changes des États contractants en vigueur à la date du virement.

Article 13

Au cas où serait conclue, en matière de transports aériens, une convention multilatérale de caractère général qui lierait les deux États contractants, les disposi-

Consultations to determine the extent to which a multilateral convention cancels, modifies or supplements this Agreement shall be held in accordance with article 15 hereof.

Article 14

There shall be regular exchanges of views between the aeronautical authorities of the Contracting States to ensure close collaboration in all matters affecting the application and interpretation of this Agreement.

Article 15

(1) Either Contracting State may at any time request a consultation for the purpose of discussing the interpretation, application or modification of this Agreement or the route schedule. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of the request.

(2) Any agreed modification of this Agreement shall become effective in accordance with the procedure prescribed in article 20.

(3) Any modification of the route schedule shall become effective when agreed in an exchange of diplomatic notes in accordance with article 2, paragraph (2).

Article 16

(1) Any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement which cannot be settled between the aeronautical authorities or between the Governments of the Contracting States in accordance with article 14 or article 15 shall, at the request of either Contracting State, be referred to an arbitral tribunal.

(2) The arbitral tribunal shall, in each case, be established in the following manner: each Contracting State shall appoint one arbitrator and these arbitrators shall agree upon a national of a third State as chairman. If the arbitrators have not been appointed within two months after the date on which a Contracting State gave notice of its intention to have recourse to an arbitral tribunal, or if the arbitrators cannot agree upon a chairman within a further period of one month, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization shall be requested to make the necessary appointments. His decision shall be binding upon the Contracting States.

(3) If the arbitral tribunal cannot arrive at an amicable settlement of the dispute, it shall take a decision by majority vote. Unless the Contracting States agree otherwise, the arbitral tribunal shall establish its own rules of procedure and determine its place of meeting.

(4) Each Contracting State shall bear the cost of the services of its own arbitrator and half the cost of the services of the chairman.

tions de ladite convention multilatérale l'emporteront. Pour déterminer dans quelle mesure les dispositions de la convention multilatérale abrogent, modifient ou complètent le présent Accord, il y aura lieu de procéder aux consultations prévues à l'article 15.

Article 14

Les autorités aéronautiques des États contractants procéderont régulièrement à des échanges de vues afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application et l'interprétation du présent Accord.

Article 15

1) Chacun des États contractants pourra, à tout moment, demander que des consultations aient lieu pour discuter de l'interprétation, de l'application ou de la modification du présent Accord ou du tableau des routes aériennes. Ces consultations commenceront dans les 60 jours de la réception de la demande.

2) Toute modification convenue du présent Accord entrera en vigueur conformément aux dispositions de l'article 20.

3) Toute modification du tableau des routes entrera en vigueur lorsqu'elle aura été convenue par un échange de notes diplomatiques, conformément au paragraphe 2 de l'article 2.

Article 16

1) Tout différend quant à l'application ou à l'interprétation du présent Accord qui n'aura pas fait l'objet d'un règlement entre les autorités aéronautiques ou les Gouvernements des États contractants, conformément à l'article 14 ou à l'article 15, sera, sur la demande d'un des États contractants, porté devant un tribunal arbitral.

2) Le tribunal arbitral sera, pour chaque affaire, composé de la manière suivante. Chaque État contractant nommera un arbitre, et ces arbitres se mettront d'accord sur le choix d'un ressortissant d'un État tiers comme président. Si les arbitres ne sont pas nommés dans un délai de deux mois après qu'un État contractant aura fait connaître son intention de recourir à l'arbitrage ou si les arbitres ne parviennent pas à se mettre d'accord, dans le mois suivant, sur le choix d'un président, le Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale sera prié de procéder aux nominations nécessaires. Sa décision s'imposera aux États contractants.

3) S'il n'obtient pas un règlement du différend à l'amiable, le tribunal se prononcera à la majorité des voix. Sauf convention contraire des États contractants, il fixera lui-même sa procédure et le lieu où il siègera.

4) Chaque État contractant supportera les frais de son arbitre et la moitié des frais du président du tribunal arbitral.

(5) The Contracting States undertake to comply with any provisional measures ordered in the course of the proceedings and with the arbitral award, which shall be final.

Article 17

Either Contracting State may denounce this Agreement at any time. The Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice of termination by the other Contracting State, unless the notice is withdrawn by agreement between the Contracting States before the expiry of such period.

Article 18

This Agreement, all modifications thereof and any exchange of notes in accordance with article 2, paragraph (2), and article 15, paragraph (3), shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19

This Agreement cancels and supersedes all previous air transport agreements between the Contracting States.

Article 20

This Agreement shall enter into force one month after the date on which the Contracting States notify each other that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries have signed this Agreement.

DONE at Bonn, on 29 January 1957, in duplicate in the German and Norwegian languages, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany :

V. BRENTANO

For the Kingdom of Norway :

Peter ANKER

5) Les États contractants s'engagent à exécuter les mesures provisoires ordonnées au cours de la procédure ainsi que la sentence arbitrale, qui sera définitive.

Article 17

Chacun des États contractants pourra, à tout moment, dénoncer le présent Accord. L'Accord prendra fin un an après la réception de l'avis de dénonciation par l'autre État contractant, à moins que, du commun accord des deux États, la dénonciation ne soit annulée avant l'expiration de ce délai.

Article 18

Le présent Accord, ainsi que toutes modifications qui pourront lui être apportées et toutes notes diplomatiques échangées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 et au paragraphe 3 de l'article 15, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

Le présent Accord remplace et abroge tous accords antérieurs de services aériens conclus entre les États contractants.

Article 20

Le présent Accord entrera en vigueur un mois après la date à laquelle les États contractants se seront fait savoir que les conditions prévues par leurs constitutions respectives sont remplies.

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

FAIT à Bonn, le 29 janvier 1957, en double exemplaire, en langues allemande et norvégienne, les deux textes faisant également foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne :

V. BRENTANO

Pour le Royaume de Norvège :

Peter ANKER

No. 5038

**IRELAND
and
ITALY**

Agreement (with annex) for air services between the two countries. Signed at Dublin, on 21 November 1947

Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the above-mentioned Agreement. Dublin, 3 October 1957, and Rome, 15 November 1957

Official texts of the Agreement: English and Italian.

Official text of the notes: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

**IRLANDE
et
ITALIE**

Accord (avec annexe) relatif aux services aériens entre les deux pays. Signé à Dublin, le 21 novembre 1947

Échange de notes constituant un accord modifiant l'annexe à l'Accord susmentionné. Dublin, 3 octobre 1957, et Rome, 15 novembre 1957

Textes officiels de l'Accord: anglais et italien.

Texte officiel des notes: anglais.

Enregistrés par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

No. 5038. AGREEMENT¹ BETWEEN IRELAND AND ITALY
FOR AIR SERVICES BETWEEN THE TWO COUNTRIES.
SIGNED AT DUBLIN, ON 21 NOVEMBER 1947

The Government of Ireland and the Government of Italy,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air communications as soon as possible between Ireland and Italy,

Have agreed as follows :

Article 1

Each contracting party grants to the other contracting party the rights specified in the Annex² to this Agreement for the purpose of the establishment of the air services therein described (hereinafter referred to as the "agreed services"). The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

Article 2

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

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

Article 3

(1) The charges which either of the contracting parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other contracting party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

¹ Came into force on 21 November 1947, the date of signature, in accordance with article 12.

² See p. 80 of this volume.

[ITALIAN TEXT — TEXTE ITALIEN]

N° 5038. ACCORDO FRA L'ITALIA E L'IRLANDA PER
L'ISTITUZIONE E L'ESERCIZIO DI LINEE AEREE FRA
I DUE PAESI

Il Governo Italiano e il Governo d'Irlanda,
desiderando di concludere un accordo allo scopo di stabilire al più presto possibile
comunicazioni aeree fra l'Italia e l'Irlanda,
hanno convenuto quanto segue :

Articolo I

Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i diritti specificati nell'allegato a quest'accordo, allo scopo di istituire i servizi aerei descritti nell'Allegato stesso (definiti « servizi concordati »). I servizi concordati possono essere inaugurati subito o in data successiva, a giudizio della Parte Contraente alla quale i diritti sono stati concessi.

Articolo II

1. — Ciascuno dei servizi concordati potrà essere iniziato non appena la Parte Contraente, concessionaria dei diritti, abbia designato la compagnia o le compagnie che dovranno gestire la linea o le linee stabilite. La Parte Contraente che concede i diritti dovrà accordare senza indugio il permesso di esercizio alla compagnia o alle compagnie designate, subordinatamente a quanto è previsto dal paragrafo 2 di questo articolo e dall'articolo VI.

2. — La compagnia o le compagnie di navigazione aerea designate sono tenute a dimostrare su richiesta delle competenti Autorità aeronautiche della Parte Contraente che concede i diritti, di essere in grado di adempiere alle norme legislative e regolamentari normalmente applicate dalle predette Autorità all'attività della compagnie di navigazione aerea commerciale.

Articolo III

1. — Le tasse che ciascuna delle Parti Contraenti può imporre o permettere che vengano imposte alle compagnie di navigazione aerea designate dall'altra Parte Contraente per l'uso degli aeroporti e delle altre attrezzature non devono essere più elevate di quelle dovute, per l'uso di tali aeroporti ed attrezzature, dagli aeromobili nazionali impiegati per servizi aerei internazionali similari.

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

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

Article 4

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

Article 5

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

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

Article 6

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke the rights specified in the Annex to this Agreement in any case in which it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the designated airlines of the other contracting party are vested in nationals of either contracting party, or in case of failure by the designated airlines to comply with its laws and regulations as referred

2. — Al carburante, agli olii lubrificanti, ed alle parti di ricambio, introdotti e portati a bordo nel territorio di una Parte Contraente per uso esclusivo degli aeromobili dell'altra Parte Contraente, verrà accordato dalla Parte Contraente sul cui territorio vengono immessi, un trattamento non meno favorevole di quello accordato alle avioilinee nazionali impegnate in trasporti aerei internazionali ed avioilinee di Stati, godenti della clausola della Nazione più favorita, per quanto concerne dazi doganali, tasse d'ispezione ed altri aggravati fiscali.

3. — Gli aeromobili impiegati nei « servizi concordati » e le scorte di carburanti, olii lubrificanti, parti di ricambio, normale equipaggiamento e provviste di bordo, già imbarcati come dotazione degli aeromobili delle compagnie designate da una Parte Contraente, saranno esenti nel territorio dell'altra Parte Contraente, dai dazi doganali, tasse di ispezione ed altri aggravati fiscali.

Articolo IV

I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o resi validi da una delle due Parti Contraenti e in corso di validità, saranno riconosciuti validi dall'altra Parte Contraente ai fini dello svolgimento dei « servizi concordati ». Tuttavia, ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di non riconoscere, per i voli sul proprio territorio, i brevetti di idoneità e le licenze conferiti a un suo cittadino da un altro Stato.

Articolo V

1. — Le leggi e i regolamenti di una delle Parti Contraenti, che disciplinano l'entrata nel proprio territorio di aeromobili adibiti alla navigazione aerea internazionale e l'uscita da esso, e che regolano la navigazione dei detti aeromobili durante la loro permanenza entro i confini dello stesso territorio, si applicano agli aeromobili delle compagnie designate dall'altra Parte Contraente.

2. — Le leggi e i regolamenti di una delle Parti Contraenti, che disciplinano l'entrata nel proprio territorio e l'uscita da esso, dei passeggeri, dell'equipaggio e del carico dell'aeromobile (come i regolamenti relativi all'entrata, ai controlli, alla immigrazione, ai passaporti, alla dogana e alla quarantena) sono applicabili ai passeggeri, all'equipaggio e al carico degli aeromobili delle compagnie designate dall'altra Parte Contraente, durante la loro permanenza nel territorio della prima Parte Contraente.

Articolo VI

Ciascuna delle Parti Contraenti si riserva la facoltà di rifiutare o revocare l'esercizio dei diritti derivanti alle compagnie designate dall'altra Parte Contraente in base alle disposizioni contenute nell'allegato a questo Accordo, qualora tali compagnie non forniscano, se ciò sia richiesto, la prova che la proprietà e il controllo effettivo delle compagnie stesse appartengano ad elementi nazionali dell'una o

to in Article 5, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement and its Annex.

Article 7

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization set up under the Convention on Civil Aviation done at Chicago on 7th December, 1944.¹

Article 8

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

Article 9

Any disputes between the contracting parties, regarding the interpretation or application of the present Agreement or its Annex, which cannot be resolved by means of consultation, will be submitted to an Arbitral Tribunal composed of three members, one to be named by each contracting party and the third to be designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization from a panel of arbitrators maintained by the Organization provided that the person designated shall not be a national of either of the contracting parties. The contracting parties undertake to abide by the decision of the Arbitral Tribunal.

Article 10

If a general multilateral air Convention which is accepted by both contracting parties comes into force the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the said Convention.

Article 11

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate on the date specified in the notice but in any case not less than 12 months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry

¹ 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 ; Vol. 252, p. 410, and Vol. 324, p. 340.

dell'altra Parte Contraente, qualora non adempiano alle disposizioni legislative regolamentari previste nel precedente articolo V, e comunque non si uniformino alle condizioni in base alle quali vengono concessi i diritti di esercizio in conformità del contenuto del presente Accordo e del suo allegato.

Articolo VII

Il presente Accordo sarà registrato presso l'I.C.A.O. (International Civil Aviation Organization) istituito dalla convenzione relativa alla Aviazione Civile Internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944.

Articolo VIII

Se l'una o l'altra delle Parti Contraenti ritiene opportuno di modificare una qualsiasi disposizione contenuta nell'allegato a questo Accordo, le modifiche possono formare oggetto di una consultazione diretta fra le competenti Autorità aeronautiche di ambedue le Parti Contraenti.

Articolo IX

Ogni controversia fra le Parti Contraenti, circa l'interpretazione e l'applicazione del presente Accordo e del suo allegato, che non possa essere risolta a mezzo di consultazioni, sarà sottoposta al giudizio di una commissione arbitrale di tre membri ; due dei quali saranno nominati, rispettivamente, dall'una e dall'altra Parte Contraente, e il terzo sarà designato dal Presidente del Consiglio dell'I.C.A.O., scelto dalla lista di arbitri tenuta a norma dei regolamenti dell'I.C.A.O., fra persone che non abbiano la nazionalità di una delle due Parti Contraenti. Le Parti Contraenti si impegnano di attenersi alle decisioni della commissione arbitrale.

Articolo X

Ove una convenzione aeronautica generale multilaterale, sottoscritta da ambedue le Parti Contraenti, entri in vigore, il presente Accordo dovrà uniformarsi al disposto della predetta convenzione.

Articolo XI

Ciascuna delle Parti Contraenti può in ogni momento comunicare all'altra Parte Contraente l'intendimento di denunciare il presente Accordo. Tale comunicazione sarà contemporaneamente data alla I.C.A.O.

Avvenuta la comunicazione, il presente Accordo cesserà di aver vigore alla data indicata nella comunicazione stessa, ma, in ogni caso, non prima che siano trascorsi dodici mesi dalla data nella quale l'altra Parte Contraente riceve la comuni-

of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other contracting party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 12

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

DONE in Dublin in duplicate this twenty-first day of November, 1947, in the English and Italian languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Ireland :

EAMON DE VALERA

For the Government of Italy :

FRANCESCO BABUSCIO RIZZO

A N N E X

I. The Irish Government accords to an airline or to airlines designated by the Italian Government the right to embark and disembark in Ireland international traffic in passengers, freight and mail on the following routes in both directions, with or without intermediate stops in the territory of other States.

- A. (1) Rome – Milan – Dublin,
- (2) Rome – Dublin,
- (3) Milan – Dublin.
- B. (1) Rome – Milan – Shannon – points beyond,
- (2) Rome – Shannon – points beyond,
- (3) Milan – Shannon – points beyond.

The grant of rights on routes B is subject to the condition that all Eastbound aircraft of the Italian Airlines flying on these routes must stop at Shannon Airport as first European port of call and that all Westbound aircraft on the same routes must also stop there.

II. The Italian Government accords to an airline or to airlines designated by the Irish Government the right to embark and disembark in Italy international traffic in passengers, freight and mail on the following routes in both directions, with or without intermediate stops in the territory of other States.

- A. (1) Dublin – Milan – Rome – points beyond,
- (2) Dublin – Milan – points beyond,
- (3) Dublin – Rome – points beyond.
- B. (1) Shannon – Milan – Rome – points beyond,
- (2) Shannon – Milan – points beyond,
- (3) Shannon – Rome – points beyond.

E. DE V.

F. B. R.

cazione. La comunicazione di denuncia può essere sostituita da un ulteriore Accordo prima dello scadere del suddetto periodo.

Qualora l'altra Parte Contraente non segni ricevuta, la comunicazione sarà considerata come ricevuta quattordici giorni dopo la ricezione da parte della I.C.A.O.

Articolo XII

Il presente Accordo entra in funzione alla data della firma.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti Plenipotenziari, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo ed apposto i loro sigilli.

FATTO in Dublino in doppio originale addì ventuno novembre millenovecento-quarantasette, nella lingua italiana e inglese, i due testi facendo ugualmente fede.

Per il Governo Italiano :
Francesco BABUSCIO RIZZO

Per il Governo d'Irlanda :
Eamon DE VALERA

ALLEGATO

1. — Il Governo Irlandese concede a compagnie di navigazione aerea designate dal Governo Italiano, il diritto di imbarcare e di sbarcare in Irlanda traffico internazionale per passeggeri, merci e posta, sulle seguenti rotte in entrambe le direzioni, con o senza scali intermedi sul territorio di altri Stati :

- A) 1° Roma — Milano — Dublino ;
2° Roma — Dublino ;
3° Milano — Dublino ;
- B) 1° Roma — Milano — Shannon e oltre ;
2° Roma — Shannon e oltre ;
3° Milano — Shannon e oltre.

La concessione dei diritti sulle rotte di cui alla lettera B) è soggetta alla condizione che tutti gli aeromobili delle linee italiane di navigazione aerea diretti all'est, devono atterrare a Shannon come primo aeroporto europeo di scalo, che tutti gli aeromobili delle stesse linee diretti all'ovest devono ugualmente ivi atterrare.

2. — Il Governo Italiano concede a compagnie di navigazione aerea, designate dal Governo Irlandese, il diritto di imbarcare e di sbarcare in Italia traffico internazionale per passeggeri, merci e posta, sulle seguenti rotte in entrambe le direzioni, con o senza scali intermedi sul territorio di altri Stati :

- A) 1° Dublino — Milano — Roma e oltre ;
2° Dublino — Milano e oltre ;
3° Dublino — Roma e oltre ;
- B) 1° Shannon — Milano — Roma e oltre ;
2° Shannon — Milano e oltre ;
3° Shannon — Roma e oltre.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹
BETWEEN IRELAND AND ITALY MODIFYING THE
ANNEX TO THE AGREEMENT OF 21 NOVEMBER 1947²
FOR AIR SERVICES BETWEEN THE TWO COUNTRIES.
DUBLIN, 3 OCTOBER 1957, AND ROME, 15 NOVEMBER
1957

I

DEPARTMENT OF INDUSTRY AND COMMERCE

DUBLIN

C.A.1899.

3 October, 1957

Sir,

I am directed by the Minister for Industry and Commerce to refer to the Agreement between Ireland and Italy for Air Services which was signed at Dublin on 21st November, 1947.²

2. The second paragraph of Part I of the Annex to the Agreement provides as follows :

“The grant of rights on routes B is subject to the condition that all Eastbound aircraft of the Italian Airlines flying on these routes must stop at Shannon Airport as first European port of call and that all Westbound aircraft on the same routes must also stop there.”

3. The Government of Ireland have ceased, as from 2nd May, 1957, to require aircraft flying over the territory of Ireland to land at Shannon Airport.

4. I am, accordingly, to propose that the second paragraph of Part I of the Annex to the Agreement should be deleted and to suggest that, if this proposal is acceptable to you, this letter and your reply thereto constitute confirmation of an agreed modification of the Annex within the meaning of Article 8 of the Agreement.

I am, Sir,

Your obedient servant,

(Signed) J. C. B. MACCARTHY

Secretary

Department of Industry and Commerce

Gen. Renato Abbriata
Director-General of Civil Aviation and Air Transport
Ministero della Difesa Aeronautica
Rome, Italy

¹ Came into force on 15 November 1957 by the exchange of the said notes.

² See p. 74 of this volume.

II

MINISTERO DELLA DIFESA
IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO¹

15 November 1957

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter dated October 3, 1957, which reads as follows :

[See note I]

I have the honour to inform you that the Aeronautical Authorities of Italy agree to the decisions taken by the Aeronautical Authorities of Ireland and, consequently your letter quoted above and mine can be considered as constituting an amendment to the Annex to the Air Agreement between Italy and Ireland, which was signed at Dublin on the 21st November, 1947.

I am, Sir,

Your obedient servant,

(Signed) [illegible]

Mr. J. C. B. MacCarthy
Secretary
Department of Industry and Commerce
Dublin

¹ Ministry of Defense.
The Under-Secretary of State.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 5038. ACCORD¹ ENTRE L'IRLANDE ET L'ITALIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES DEUX PAYS. SIGNÉ À DUBLIN, LE 21 NOVEMBRE 1947

Le Gouvernement irlandais et le Gouvernement italien,

Désirant conclure un accord aux fins d'établir aussitôt que possible des communications aériennes entre l'Irlande et l'Italie,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits indiqués dans l'annexe² du présent Accord aux fins d'établir les services aériens qui y sont prévus (dénommés ci-après « les services convenus »). Les services convenus pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 2

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

2) Les entreprises désignées pourront être tenues de fournir aux autorités aéronautiques compétentes de la Partie contractante qui accorde les droits la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens commerciaux.

Article 3

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

¹ Entré en vigueur le 21 novembre 1947, date de la signature, conformément à l'article 12.

² Voir p. 87 de ce volume.

2) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire d'une Partie contractante ou pris à bord d'aéronefs sur ledit territoire, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de l'autre Partie, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits imposés par la première Partie, d'un traitement non moins favorable que celui qu'elle accorde à ses entreprises nationales assurant des transports aériens internationaux ou aux entreprises de la nation la plus favorisée.

3) Les aéronefs affectés aux services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord conservés à bord des aéronefs des entreprises désignées par une des Parties contractantes seront exempts, sur le territoire de l'autre Partie, de droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires.

Article 4

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

Article 5

1) Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant qu'ils se trouvent 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 régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie de passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) seront applicables aux passagers, équipages et marchandises à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve la faculté de refuser ou de retirer les droits définis à l'annexe du présent Accord toutes les fois qu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif des entreprises désignées par l'autre Partie contractante sont entre les mains de ressortissants de l'une des Parties, ou lorsque les entreprises désignées ne se conformeront pas aux lois et règlements visés à l'article 5 ou manqueront, de toute autre manière, à satisfaire aux

conditions auxquelles les droits ont été accordés en vertu du présent Accord et de son annexe.

Article 7

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la Convention relative à l'aviation civile signée à Chicago, le 7 décembre 1944¹.

Article 8

Si une des Parties contractantes souhaite modifier une ou plusieurs dispositions de l'annexe du présent Accord, les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes pourront se mettre d'accord directement au sujet de cette modification.

Article 9

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe, qui ne pourrait être réglé par voie de négociations, sera soumis à un tribunal d'arbitrage composé de trois membres, chaque Partie contractante en nommant un et le troisième étant désigné par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur une liste d'arbitres établie par ladite Organisation ; ce troisième membre ne devra pas être un ressortissant de l'une des Parties contractantes. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision du tribunal d'arbitrage.

Article 10

Au cas où entrerait en vigueur une convention multilatérale générale d'aviation à laquelle adhéreraient les deux Parties contractantes, le présent Accord devra être modifié de façon à s'harmoniser aux dispositions de ladite convention.

Article 11

Chaque Partie contractante 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 à la date qui y sera indiquée, mais au plus tôt douze mois après la date de la réception de la notification par l'autre Partie contractante, 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.

¹ 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 ; vol. 252, p. 410, et vol. 324, p. 341.

Article 12

Le présent Accord entrera en vigueur le jour de sa signature.

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 Dublin, le 21 novembre 1947, en double exemplaire, dans les langues anglaise et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement irlandais :

Eamon DE VALERA

Pour le Gouvernement italien :

Francesco BABUSCIO RIZZO

A N N E X E

I. Le Gouvernement irlandais accorde à une ou plusieurs entreprises désignées par le Gouvernement italien le droit d'embarquer et de débarquer en Irlande, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier sur les routes suivantes, dans les deux sens, avec ou sans escales intermédiaires sur le territoire d'autres États :

- A. 1) Rome – Milan – Dublin,
- 2) Rome – Dublin,
- 3) Milan – Dublin.
- B. 1) Rome – Milan – Shannon et au-delà,
- 2) Rome – Shannon et au-delà,
- 3) Milan – Shannon et au-delà.

Les droits accordés sur les routes B le sont sous réserve que tous les aéronefs italiens volant d'ouest en est sur ces routes atterrissent à l'aéroport de Shannon, qui sera la première escale en Europe, et que tous les aéronefs se dirigeant d'est en ouest sur ces mêmes routes y atterrissent également.

II. Le Gouvernement italien accorde à une ou plusieurs entreprises désignées par le Gouvernement irlandais le droit d'embarquer et de débarquer en Italie, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier sur les routes suivantes, dans les deux sens, avec ou sans escales intermédiaires sur le territoire d'autres États :

- A. 1) Dublin – Milan – Rome et au-delà,
- 2) Dublin – Milan et au-delà,
- 3) Dublin – Rome et au-delà.
- B. 1) Shannon – Milan – Rome et au-delà,
- 2) Shannon – Milan et au-delà,
- 3) Shannon – Rome et au-delà.

E. DE V.

F. B. R.

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE
L'IRLANDE ET L'ITALIE MODIFIANT L'ANNEXE À
L'ACCORD DU 21 NOVEMBRE 1947² RELATIF AUX
SERVICES AÉRIENS ENTRE LES DEUX PAYS. DUBLIN,
3 OCTOBRE 1957, ET ROME, 15 NOVEMBRE 1957

I

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE
DUBLIN

C. A. 1899.

Le 3 octobre 1957

Monsieur le Directeur général,

D'ordre du Ministre du commerce et de l'industrie, j'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux services aériens entre les deux pays conclu le 21 novembre 1947² à Dublin entre l'Irlande et l'Italie.

2. Le deuxième alinéa de la partie I de l'annexe de l'Accord est ainsi conçu :

« Les droits accordés sur les routes B le sont sous réserve que tous les aéronefs italiens volant d'ouest en est sur ces routes atterrissent à l'aéroport de Shannon, qui sera la première escale en Europe, et que tous les aéronefs se dirigeant d'est en ouest sur ces mêmes routes y atterrissent également. »

3. Le Gouvernement irlandais a cessé, à compter du 2 mai 1957, d'exiger des aéronefs survolant le territoire irlandais qu'ils atterrissent à l'aéroport de Shannon.

4. Je propose donc de supprimer le deuxième alinéa précité et de considérer, avec votre agrément, la présente lettre et votre réponse comme constituant confirmation d'une modification convenue de l'annexe, conformément à l'article 8 de l'Accord.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) J. C. B. MACCARTHY

Secrétaire
Ministère du commerce et de l'industrie

Monsieur le général Renato Abbriata
Directeur général de l'aviation civile et des transports aériens
Ministère de la défense aérienne
Rome (Italie)

¹ Entré en vigueur le 15 novembre 1957 par l'échange desdites notes.

² Voir p. 84 de ce volume.

II

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
LE SOUS-SECÉTAIRE D'ÉTAT

Le 15 novembre 1957

Monsieur le Secrétaire,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 3 octobre 1957, libellée comme suit :

[Voir note I]

Je tiens à vous faire savoir que les décisions prises par les autorités aéronautiques irlandaises ont l'agrément des autorités aéronautiques italiennes ; par conséquent, votre lettre précitée et la mienne peuvent être considérées comme constituant une modification de l'annexe de l'Accord aérien conclu à Dublin le 21 novembre 1947 entre l'Italie et l'Irlande.

Veillez agréer, etc.

(Signé) [illisible]

Monsieur J. C. B. MacCarthy
Secrétaire du Ministère du commerce et de l'industrie
Dublin

No. 5039

**ITALY
and
PAKISTAN**

**Agreement (with annex and Joint Declaration) relating to air
services. Signed at Rome, on 5 October 1957**

Official texts of the Agreement and annex: English and Italian.

Official text of the Joint Declaration: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

**ITALIE
et
PAKISTAN**

**Accord (avec annexe et Déclaration commune) relatif aux
services aériens. Signé à Rome, le 5 octobre 1957**

Textes officiels de l'Accord et de l'annexe: anglais et italien.

Texte officiel de la Déclaration commune: anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

[ITALIAN TEXT — TEXTE ITALIEN]

N° 5039. ACCORDO TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA ED IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ISLAMICA DEL PAKISTAN RELATIVO AI SERVIZI AEREI

Il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Islamica del Pakistan, qui appresso designati come Parti Contraenti,

Entrambi aderenti alla Convenzione per l'Aviazione Civile Internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, i cui termini sono vincolanti per entrambe le Parti Contraenti,

Desiderando concludere un accordo relativo all'esercizio dei servizi di trasporto aereo tra i loro rispettivi territori ed oltre gli stessi,

Hanno convenuto quanto segue :

Articolo I

Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente il diritto di esercire i servizi aerei descritti nell'Annesso al presente Accordo (qui appresso indicati come « servizi aerei specificati ») sulle rotte menzionate nel suddetto Annesso (qui appresso indicate come le « rotte aeree specificate »).

Articolo II

A) Ciascuno dei servizi aerei specificati può avere inizio immediatamente o ad una data posteriore, a scelta della Parte Contraente alla quale vengono concessi i diritti, a condizione che :

1° la Parte Contraente alla quale sono stati concessi i diritti abbia designato, attraverso le proprie Autorità Aeronautiche, un'impresa di trasporto aereo (qui appresso indicata come « impresa designata ») per le « rotte aeree specificate » ;

2° la Parte Contraente che concede i diritti abbia dato la relativa autorizzazione d'esercizio all'impresa di trasporto aereo, il che dovrà fare senza ritardo attraverso le proprie Autorità Aeronautiche, purchè l'impresa — qualora richiesta — si sia uniformata alle disposizioni del paragrafo B) del presente articolo e dell'articolo VIII.

No. 5039. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ITALY RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT ROME, ON 5 OCTOBER 1957

The Government of the Islamic Republic of Pakistan and the Government of the Republic of Italy, hereinafter described as the Contracting Parties,

Being Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on the seventh day of December 1944,² the terms of which Convention are binding on both Parties,

And desiring to conclude an agreement for the operation of air transport services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows :

Article I

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").

Article II

(A) Each of the specified air services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted, on condition that :

1. The Contracting Party to whom the rights shall have been granted shall have designated an airline (hereinafter referred to as a "designated airline") for the "specified air routes" through its own aeronautical Authorities.

2. The Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the airline, which it shall do without delay, through its own aeronautical Authorities, provided that the airline has, if called upon, complied with the requirements of paragraph (B) of this Article and of Article VIII.

¹ Became operative on 5 October 1957, in accordance with paragraph (d) of the Joint Declaration.

² See footnote 1, p. 78 of this volume.

³ See p. 107 of this volume.

B) All'impresa designata può esser richiesto di dimostrare alle Autorità Aeronautiche della Parte Contraente che concede i diritti che essa è in grado di adempiere alle condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti normalmente applicati dalle suddette Autorità per l'esercizio dei servizi aerei commerciali internazionali.

C) Il funzionamento di ciascuno dei servizi aerei specificati è subordinato al riconoscimento, da parte della Parte Contraente interessata, che l'organizzazione tecnica di rotta dell'impresa aerea designata da detta Parte garantisca adeguatamente la sicurezza dell'esercizio dei servizi aerei sulla rotta aerea specificata.

A questo scopo se le Autorità aeronautiche della Parte Contraente designante una impresa aerea sono soddisfatte dell'adeguatezza dell'organizzazione tecnica di rotta della propria impresa e certificano in conseguenza, tale certificato sarà accettato dalle autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente.

D) I certificati di navigabilità, i brevetti e le licenze rilasciati o resi validi da una delle due Parti Contraenti ed ancora in vigore saranno normalmente riconosciuti come validi dall'altra Parte Contraente ai fini dell'esercizio delle rotte e dei servizi specificati nello Annesso. Ciascuna Parte Contraente, tuttavia, si riserva il diritto di rifiutare di riconoscere, ai fini del sorvolo del proprio territorio, i brevetti e le licenze rilasciati ai propri cittadini da un altro Stato.

E) Le leggi, i regolamenti e le disposizioni in genere di una delle Parti Contraenti relativi all'entrata nel proprio territorio ed all'uscita da esso di aeromobili o servizi aerei impiegati nella navigazione aerea internazionale od all'esercizio di tali aeromobili o servizi aerei, durante il periodo di permanenza nel proprio territorio, si applicheranno agli aeromobili e ai servizi aerei dell'impresa designata dall'altra Parte Contraente.

F) Le leggi, i regolamenti e le disposizioni in genere di ciascuna Parte Contraente, relativi all'entrata, alla permanenza nel proprio territorio e all'uscita da esso di passeggeri, equipaggio, merci e aeromobili (quali i regolamenti relativi all'entrata, all'uscita, immigrazione, passaporti, dogana e quarantena) saranno applicabili ai passeggeri, all'equipaggio, ai mittenti delle merci, nonchè ai loro rappresentanti e agli aeromobili.

Articolo III

Le imprese designate da ciascuna Parte Contraente avranno il diritto, durante l'esercizio dei servizi aerei specificati :

- i) di attraversare coi loro aeromobili il territorio dell'altra Parte Contraente ;
- ii) di effettuare scali tecnici nel suddetto territorio ;
- iii) subordinatamente a quanto disposto dall'articolo IV, di effettuare scali nel detto territorio nei punti specificati nell'Annesso a questo Accordo, allo scopo di sbarcare ed imbarcare traffico internazionale di passeggeri, merci e posta.

(B) The designated airline may be required to satisfy the Aeronautical Authorities of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfill the conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of International commercial air services.

(C) The operation of each of the specified air services shall be subject to the agreement of the Contracting Party concerned that the technical route organisation of the airline designated by said Party on the specified air route is adequate for the safe operation of air services. To this end if the aeronautical authorities of the Contracting Party designating an airline are satisfied about the adequacy of the route organisation of its own airline and certify accordingly, such certificate shall be accepted by the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

(D) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall normally be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services specified in the Annex. Each Contracting Party reserves the rights, however, to refuse to recognise, for the purpose of flight over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

(E) The laws, regulations and instructions of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft or air services operated in International air navigation or to the operation of such aircraft or air services while within its territory shall apply to aircraft and air services of the designated airline of the other Contracting Party.

(F) The laws, regulations and instructions of each Contracting Party relating to the entry into, stay at or departure from its territory of passengers, crew or cargo or aircraft (such as regulations relating to entry, exit, immigration, passport, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew, aircraft and senders of air cargo as well as to their representatives.

Article III

The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the specified air services, the rights :

- (i) to fly their aircraft across the territory of the other Contracting Party ;
- (ii) to make stops in the said territory for technical landing purposes, and
- (iii) subject to the provisions of Article IV to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purposes of setting down and picking up International traffic in passengers, cargo and mail.

Articolo IV

1. Si riconosce che ciascuna Parte Contraente avrà equi e pari diritti per il trasporto del traffico di 3^a e 4^a libertà sulle rotte specificate nell'Annesso a questo Accordo e che il traffico di 5^a libertà ha carattere complementare. Quando il traffico è per sua natura di 5^a libertà per una Parte Contraente, ma di 3^a o 4^a libertà per l'altra Parte Contraente, quest'ultima avrà diritto di priorità per il trasporto dello stesso. La prima Parte Contraente può incrementare tale traffico di 5^a libertà a condizione che ciò non pregiudichi i preminenti interessi dell'altra Parte Contraente.

2. La capacità offerta dalle imprese di ciascuna Parte Contraente sulle rotte aeree specificate sarà strettamente commisurata alle esigenze attuali e ragionevolmente prevedibili che il pubblico avrà per il trasporto aereo relativamente a un ragionevole coefficiente di carico.

3. Il diritto delle imprese di ciascuna Parte Contraente di imbarcare e sbarcare, in punti situati nel territorio dell'altra Parte Contraente, traffico internazionale destinato a terzi paesi o da essi proveniente, sarà proporzionato, subordinatamente alla osservanza dei principi indicati nel paragrafo 1 del presente Articolo :

a) alle esigenze di trasporto aereo tra il paese d'origine e i paesi di destinazione e alle necessità di trasporto aereo della regione attraversata dall'impresa, tenendo in considerazione i servizi eserciti dalle imprese dell'altra Parte Contraente, su tutta la rotta specificata o parte di essa, e

b) alla economia di esercizio delle linee a lungo percorso.

Articolo V

A) Le Autorità Aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti si scambieranno al più presto possibile i dati relativi alle vigenti autorizzazioni concesse alle rispettive imprese designate per l'esercizio di servizi per, attraverso e dal territorio dell'altra Parte Contraente. Tali dati comprenderanno copie delle licenze in vigore e le autorizzazioni di esercizio sulle rotte aeree specificate, nonchè gli emendamenti, gli ordini di esenzione e gli schemi di servizio autorizzati.

B) Ciascuna Parte Contraente farà in modo che le proprie imprese designate forniscano col massimo preavviso alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente copie degli orari, frequenze, comprese eventuali modifiche di esse, e, a loro richiesta, qualsiasi altro dato importante relativo all'esercizio dei servizi aerei specificati, come pure qualsiasi informazione circa la capacità fornita su ciascuna delle rotte specificate ed ogni altra ulteriore informazione rilevante e ragionevole che possa essere richiesta per dimostrare alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente che le disposizioni del presente Accordo sono debitamente osservate.

C) Ciascuna Parte Contraente farà in modo che le proprie imprese designate forniscano alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente, a richiesta, quei

Article IV

1. It is recognised that each Contracting Party shall have fair and equal rights to the carriage of 3rd and 4th freedom traffic on the routes specified in the Annex to this Agreement, 5th freedom traffic to have a supplementary character. Where traffic is of the nature of 5th freedom to one Contracting Party, but 3rd or 4th freedom to the other Contracting Party, the primary right to the carriage of such traffic shall be that of the latter Contracting Party. The first Contracting Party shall have the right to uplift such 5th freedom traffic provided that it shall not be prejudicial to the primary interests of the other Contracting Party.

2. The capacity offered by the airlines of each Contracting Party on the specified air routes shall jointly bear a close relationship to the current and reasonably anticipated needs of the public for air transport at a reasonable load factor.

3. The right of the airlines of either Contracting Party to embark and to disembark, at points in the territory of the other Contracting Party, international traffic destined for or coming from third countries shall, subject to the principles in para I of this Article, be related to :

(a) the air transport needs between the country of origin and the countries of destination and the air transport needs of the area through which the airline passes after taking into account the services operated by airlines of the other Contracting Party over the whole or parts of the route specified, and

(b) the economics of through airline operation.

Article V

(A) The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the current authorisations extended to their respective designated airlines to render service to, through and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for service on the specified air routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.

(B) 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, traffic schedule including any modification thereof and, at their request, all other relevant information concerning the operation of the specified air services including information about the capacity provided on each of the specified air routes and any further relevant and reasonable information as may be required to satisfy the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

(C) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, statistics

dati statistici relativi al traffico effettuato dai propri servizi aerei per, da o attraverso il territorio dell'altra Parte Contraente dai quali si possa rilevare l'origine e la destinazione di tale traffico.

Articolo VI

A) Le tariffe saranno stabilite in misura ragionevole, tenendo in debita considerazione tutti i fattori di rilievo, compreso il costo di esercizio comparativo, un ragionevole profitto e le differenze di caratteristiche del servizio.

B) Le tariffe che le imprese designate di ciascuna Parte Contraente applicheranno per il traffico effettuato in base al presente Accordo per o dal territorio dell'altra Parte Contraente saranno convenute, in primo luogo, tra le imprese designate di entrambe le Parti Contraenti e dovranno aver riguardo alle relative tariffe adottate dalla International Air Transport Association. Le tariffe così stabilite saranno soggette all'approvazione delle Autorità Aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti. Nell'eventualità di disaccordo tra le imprese e/o le Autorità Aeronautiche, le Parti Contraenti cercheranno una composizione, come stabilito nell'articolo XI di questo Accordo e dovranno prendere tutte le misure necessarie per rendere effettivo l'accordo raggiunto. Nell'attesa che venga composto l'eventuale disaccordo le tariffe già stabilite rimarranno in vigore.

Articolo VII

A) Ai carburanti, agli olii lubrificanti, alle parti di ricambio e alle provviste di bordo, introdotti nel territorio di una Parte Contraente o presi a bordo degli aeromobili dell'impresa designata dall'altra Parte Contraente che si trovino in detto territorio, per l'uso esclusivo degli aeromobili della stessa impresa, impiegati nell'esercizio dei servizi specificati, sarà accordato, per quanto riguarda i diritti doganali, i diritti d'ispezione e altri gravami similari, un trattamento non meno favorevole di quello che è applicato alle imprese nazionali che esercitano regolari trasporti aerei internazionali o alle imprese della nazione più favorita.

B) Gli aeromobili dell'« impresa designata » impiegati nei servizi aerei specificati in voli da, per o attraverso il territorio di una Parte Contraente, sono ammessi nel territorio dell'altra Parte Contraente in esenzione temporanea da diritti doganali, diritti d'ispezione e altri gravami similari, analogamente a quanto avviene per gli aeromobili della nazione più favorita.

C) I carburanti, gli olii lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio e le dotazioni normali di bordo esistenti sugli aeromobili di una impresa designata di una Parte Contraente, autorizzata ad esercire i « servizi aerei specificati », sono, sul territorio dell'altra Parte Contraente, esenti da diritti doganali e altri gravami similari, anche quando siano usati o consumati nel corso di voli al di sopra di detto territorio.

relating to the traffic carried on their air services to from or over the territory of the other Contracting Party showing the origin and destination of the traffic.

Article VI

(A) Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of comparable economical operation, reasonable profit and differences of characteristics of service.

(B) The rates to be charged by the designated airlines of each Contracting Party in respect of traffic carried under this Agreement to or from the territory of the other Contracting Party shall be agreed in the first instance between the designated airlines of both the Contracting Parties and shall have regard to relevant rates adopted by the International Air Transport Association. Any rates so agreed shall be subject to the approval of the Aeronautical Authorities of both the Contracting Parties. In the event of disagreement between the airlines and/or the Aeronautical Authorities, the Contracting Parties shall endeavour to settle it as provided for under Article XI of this Agreement and will take all necessary steps to give effect to such agreement. Pending settlement of any such disagreement, the rates already established shall prevail.

Article VII

(A) To fuels, lubricating oils, spare parts and aircraft stores, introduced into the territory of a Contracting Party or taken on board aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party which are in the said territory, for the exclusive use of aircraft of the same airline operating the specified air services shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees and other similar charges, treatment not less favourable than that granted to the national airlines operating the scheduled international air services or to the airlines of the most favoured nation.

(B) The aircraft of the "designated airline" engaged in the scheduled specified services in flights from to or across the territory of a Contracting Party, are admitted into the territory of the other Contracting Party temporarily free from customs duties, inspection fees and other similar charges, in the same manner as the aircraft of the most favoured nation.

(C) Fuel, lubricating oils, aircraft stores, spare parts and normal equipment retained on board aircraft of the designated airline of a Contracting Party authorized to operate the "specified services", are on the territory of the other Contracting Party exempt from customs duties and other similar charges, even when they are used or consumed during flights over the said territory.

D) I carburanti, gli olii lubrificanti, le parti di ricambio, le provviste di bordo e le dotazioni normali di bordo che, in base alle disposizioni del precedente paragrafo, godono di esenzioni fiscali, non possono essere sbarcati senza il consenso delle Autorità Doganali dell'altra Parte Contraente. Nel caso in cui non possano essere impiegati, debbono essere riesportati. In attesa dell'impiego o della riesportazione essi debbono rimanere sotto controllo doganale.

Articolo VIII

A) Ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di rifiutare o revocare una autorizzazione di esercizio ovvero di imporre alla stessa quelle condizioni che riterrà necessarie, nel caso che, a suo giudizio, non sia dimostrato che una parte sostanziale della proprietà dell'impresa e l'effettivo controllo di essa siano nelle mani della Parte Contraente o di suoi cittadini, o nel caso che l'impresa designata dell'altra Parte Contraente venga meno all'osservanza delle leggi e regolamenti della prima Parte Contraente, o nel caso che, a giudizio della prima Parte Contraente, esista una violazione delle leggi e dei regolamenti.

Nel caso di un'azione intentata da una Parte Contraente a norma di questo articolo, i diritti dell'altra Parte Contraente stabiliti dall'articolo XI non saranno pregiudicati.

B) Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di richiedere all'altra Parte Contraente qualsiasi documentazione che essa ritenga necessaria a provare la proprietà e l'effettivo controllo dell'impresa designata dell'altra Parte.

Articolo IX

A) In uno spirito di stretta collaborazione, le Autorità Aeronautiche delle due Parti Contraenti si consulteranno regolarmente, e/o a richiesta di una delle Parti, al fine di assicurare l'osservanza dei principi e l'applicazione delle clausole stabilite in questo Accordo.

B) Ciascuna Parte Contraente può in ogni momento chiedere consultazioni con l'altra Parte Contraente al fine di apportare qualsiasi variante all'Accordo o al suo Annesso che essa ritenga desiderabile. Tale consultazione avrà inizio entro un periodo di 60 giorni dalla data della richiesta. Se si raggiunge un accordo sulla variante da apportare all'Accordo o al suo Annesso, la variante all'Accordo avrà effetto all'atto della sua conferma attraverso uno Scambio di Note diplomatiche, mentre la variante all'Annesso avrà effetto col raggiungimento del semplice accordo tra le Autorità Aeronautiche delle due Parti Contraenti.

C) Varianti occasionali effettuate da una delle due Parti Contraenti nelle rotte aeree specificate, ad eccezione di quelle che cambiano i punti serviti dalle imprese designate nel territorio dell'altra Parte Contraente, non saranno considerate come modifiche all'Accordo. Le Autorità Aeronautiche di una delle due Parti Contraenti

(D) Fuel, lubricating oils, spare parts, aircraft stores and normal equipment which are exempt from any duties and charges under the provisions of the above Paragraph cannot be unloaded without the permission of the customs Authorities of the other Contracting Party. When they cannot be employed they must be re-exported. Waiting for their use or re-exportation, they shall be kept under the supervision of the customs Authorities.

Article VIII

(A) Each Contracting Party reserves the right to itself to withhold or revoke, or impose appropriate conditions as it may deem necessary with respect to an operating permission, in case in its own judgement, it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party or its nationals, or in case of failure by a designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former Contracting Party, or in case, in the judgement of the former Contracting Party, there is a failure to comply with laws and regulations.

In the event of action by one Contracting Party under this Article the rights of the other Contracting Party under Article XI shall not be prejudiced.

(B) Each Contracting Party has the right to request the other Contracting Party any documentation which it deems necessary to prove the ownership and effective control of the designated Airline of the latter Party.

Article IX

(A) In a spirit of close collaboration, the Aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult regularly, and/or, at the request of one of the Contracting Parties with a view to assuring the observance of the principles and the implementation of the provisions outlined in this Agreement.

(B) Each Contracting Party may at any time request consultations with the other with a view to initiating any amendments to the Agreement or its Annex which it may deem desirable. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request.

Should Agreement be reached on amendment of the Agreement or its Annex, amendment to the Agreement will come into effect upon confirmation by an exchange of diplomatic notes and amendment to the Annex will come into force upon the conclusion of a simple Agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

(C) Occasional changes made by either Contracting Party in the specified air routes, except those which change the points served by the designated airlines in the territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications of this Agreement. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party, may,

potranno, perciò, procedere unilateralmente alla effettuazione di tali varianti, a condizione, però, che ne venga fatta comunicazione senza ritardo alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente. Se quest'ultime Autorità Aeronautiche ritengano che, tenendo in considerazione i principi enunciati nel presente Accordo, gli interessi di qualsiasi loro impresa siano danneggiati dall'attività di una impresa designata della prima Parte Contraente per quanto concerne il traffico tra il territorio della seconda Parte ed il punto occasionale nel territorio di un terzo Stato, quest'ultima può richiedere una consultazione con l'altra Parte. Tale consultazione avrà inizio entro un periodo di 30 giorni dalla data della richiesta.

Articolo X

Ciascuna delle Parti Contraenti può in qualsiasi momento comunicare all'altra Parte Contraente l'intendimento di denunciare il presente Accordo. Tale comunicazione sarà contemporaneamente fatta all'International Civil Aviation Organization.

Il presente Accordo cesserà di avere vigore un anno dopo la data nella quale sia stata ricevuta tale comunicazione dall'altra Parte Contraente, a meno che la comunicazione stessa non venga annullata per accordo prima dello spirare di detto termine. In mancanza di ricevuta dell'altra Parte Contraente, la comunicazione sarà considerata come pervenuta quattordici giorni dopo la sua ricezione da parte della International Civil Aviation Organization.

Articolo XI

A) Nel caso di disaccordo fra le Parti Contraenti circa l'interpretazione o l'applicazione del presente Accordo, le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti cercheranno in primo luogo di comporre la controversia attraverso negoziati diretti.

B) Qualora le Parti Contraenti non riescano a raggiungere un accordo mediante negoziati :

- i) esse possono convenire di deferire la decisione della vertenza a un tribunale arbitrale o ad altro ente o persona scelti di comune accordo ; oppure
- ii) se non saranno d'accordo su ciò, o se, avendo convenuto di deferire la controversia a un tribunale arbitrale, esse Parti non riescano ad accordarsi sulla sua composizione ciascuna Parte Contraente può sottoporre la decisione della stessa a qualsiasi Tribunale competente a deciderla, costituito in seno al International Civil Aviation Organization o, in mancanza, alla Corte Internazionale di Giustizia.

C) Le Parti Contraenti s'impegnano ad uniformarsi a qualsiasi decisione emessa, inclusa ogni raccomandazione interinale, in base al paragrafo B) di questo articolo.

D) Se e fino a quando una delle Parti Contraenti o un'impresa designata delle Parti Contraenti non si uniformerà alle decisioni emesse in base al paragrafo C) del presente articolo, l'altra Parte Contraente può limitare, rifiutare o revocare qualsiasi diritto concesso in virtù del presente Accordo.

therefore, proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change shall be given without delay to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. If such latter Aeronautical Authorities find that, having regard to the principles set forth in this Agreement, the interests of any of their airlines are prejudiced by the carriage by a designated airline of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party and the new occasional point in the territory of a third country, the latter Party may request consultation with the other Party. Such consultation shall begin within 30 days of the receipt of request.

Article X

Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XI

(A) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(B) If the Contracting Parties, fail to reach a settlement by negotiation :

- (i) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal or some other person or body appointed by agreement between them, or
- (ii) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it, established within the International Civil Aviation Organization, or, if there be no such tribunal, to the International Court of Justice.

(C) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given, including any interim recommendations made, under paragraph (B) of this Article.

(D) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph (C) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement.

Articolo XII

Qualora le Parti Contraenti aderiscano ad una Convenzione o ad un accordo multilaterale sul trasporto aereo, il presente Accordo sarà modificato in modo da uniformarlo alle disposizioni della suddetta convenzione o accordo multilaterale.

Articolo XIII

Ai fini del presente Accordo :

A) Le espressioni « servizio aereo », « servizio aereo internazionale » e « impresa » hanno rispettivamente il significato loro attribuito dalla Convenzione di Chicago.

B) L'espressione « territorio », allorché si riferisce ad una Parte Contraente, significa le superfici terrestri e le acque territoriali ad esse adiacenti, poste sotto la sovranità, la « suzerainty », la protezione od il mandato di quella Parte Contraente.

C) L'espressione « autorità aeronautica » significa, nel caso della Repubblica Islamica del Pakistan il Direttore Generale dell'Aviazione Civile, e nel caso della Repubblica Italiana la Direzione generale dell'Aviazione civile e del traffico aereo ed, in entrambi i casi, ogni persona od Ente autorizzato ad assolvere le funzioni attualmente esercitate dalle predette Autorità.

D) L'espressione « capacità », riferita ad un aeromobile, significa il carico pagante disponibile di tale aeromobile sulla rotta o parte di essa.

E) L'espressione « capacità », riferita ad un servizio aereo specificato, significa la capacità dell'aeromobile impiegato in tale servizio, moltiplicata per le frequenze dell'aeromobile in un dato periodo di tempo e su di una data rotta o parte di essa.

F) L'espressione « impresa designata » significa un'impresa designata con una Nota scritta dalle Autorità Aeronautiche di una Parte Contraente alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente in conformità di quanto disposto dall'articolo II del presente Accordo.

Articolo XIV

A) L'Annesso a questo Accordo deve essere considerato parte integrante dell'Accordo e tutti i riferimenti all'Accordo comprenderanno anche l'Annesso, a meno che non sia espressamente disposto altrimenti.

B) Il presente Accordo sarà soggetto a ratifica da parte di entrambe le Parti Contraenti. Gli strumenti di ratifica verranno scambiati a Karachi il più presto possibile. Essi inizieranno a produrre i loro effetti dalla data dello scambio degli strumenti di ratifica.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti Plenipotenziari, essendo debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo.

Article XII

In the event of the conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article XIII

For the purpose of this Agreement :

(A) The terms “air service”, “international air service”, and “air line” have the meanings specified in the Chicago Convention.

(B) The term “territory” in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that Contracting Party.

(C) The term “Aeronautical Authorities” means, in the case of Pakistan, the Director General of Civil Aviation, and in the case of Italy the Direzione Generale dell’Aviazione Civile e del Traffico Aereo and in both cases any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the above mentioned authorities.

(D) The term “capacity” in relation to an aircraft means the available payload of that aircraft available on the route or section of a route.

(E) The term “capacity” in relation to a specified air service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.

(F) The term “designated airline” means an airline designated in a written Note by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party in accordance with Article II of this Agreement.

Article XIV

(A) The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the “Agreement” shall include references to the Annex, except where otherwise expressly provided.

(B) This Agreement is subject to ratification by both Contracting Parties.

The Instruments of Ratification shall be exchanged in Karachi as soon as possible. They shall become operative from the date such exchange takes place.

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

FATTO a Roma, addì 5 ottobre 1957 in duplice copia, nelle lingue inglese ed italiana, entrambi i testi facendo egualmente fede.

Per il Governo
della Repubblica Italiana :

Niccolò GALANTE

Per il Governo della Repubblica Islamica
del Pakistan :

S. N. BAKAR

A N N E S S O

1. Una impresa designata dal Governo del Pakistan sarà autorizzata ad esercire servizi aerei in ambedue le direzioni su ciascuna delle rotte specificate qui di seguito e ad effettuare scali regolari per scopi di traffico in Italia nei punti qui indicati :

I	II	III	IV	V
<i>Da</i>	<i>A</i>	<i>Punti intermedi</i>	<i>Punti in Italia</i>	<i>Punti oltre</i>
Qualsiasi punto in Pakistan	Londra e punti oltre come in colonna V	1. Gedda e/o Basra e/o Cairo e/o Bagdad e/o Damasco e/o Beirut e/o Istanbul e/o Ankara e/o Atene/ Ginevra/Zurigo e/o Parigi/Bruxelles e/o Francoforte/Dussel- dorf e/o Amsterdam 2. Kandahar e/o Teheran e/o Bagdad e/o Ankara/Istanbul e/o Damasco e/o Beirut e/o Atene/ Ginevra/Zurigo e/o Parigi/Bruxelles e/o Francoforte/Dussel- dorf e/o Amsterdam	Roma	Shannon Gander New York o qualsiasi altro punto negli Stati Uniti d'America

DONE this 5th day of October, 1957 in duplicate at Rome in the English and in the Italian language, texts of which are equally valid.

For the Government
of the Republic of Italy :
Niccolò GALANTE

For the Government
of the Islamic Republic of Pakistan :
S. N. BAKAR

A N N E X

1. An airline designated by the Government of Pakistan shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified hereafter and make scheduled landings for traffic purposes in Italy at the points specified :

I	II	III	IV	V
<i>From</i>	<i>To</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Italy</i>	<i>Points beyond</i>
Any point in Pakistan	London and points beyond as in column V	1. Jeddah and/or Basra and/or Cairo and/or Baghdad and/or Damascus and/or Beirut and/or Istanbul and/or Ankara and/or Athens/ Geneva/Zurich and/or Paris/Brussels and/or Frankfurt/Dnsseldorf and/or Amsterdam 2. Kandahar and/or Tehran and/or Baghdad and/or Ankara/Istanbul and/or Damascus and/or Beirut and/or Athens/ Geneva/Zurich and/or Paris/Brussels and/or Frankfurt /Dusseldorf and/or Amsterdam	Rome	Shannon Gander New York or any other points in the United States of America

2. Una impresa designata dal Governo d'Italia sarà autorizzata ad esercire servizi aerei in ambedue le direzioni su ciascuna delle rotte specificate qui di seguito e ad effettuare scali regolari per scopi di traffico in Pakistan nei punti qui indicati :

I	II	III	IV	V
<i>Da</i>	<i>A</i>	<i>Punti intermedi</i>	<i>Punti in Pakistan</i>	<i>Punti oltre</i>
Qualsiasi punto in Italia	Giappone e/o Australia	1. Atene e/o Ankara e/o Istanbul e/o Beirut e/o Cairo e/o Damasco e/o Bagdad e/o Basra e/o Gedda e/o 2. Atene e/o Beirut e/o Damasco e/o Ankara/Istanbul e/o Bagdad e/o Teheran e/o Kandahar	Karachi	Qualsiasi altro punto

3. Punti su ognuna delle rotte specificate possono, a facoltà della impresa aerea designata, essere omessi su uno o tutti i voli.

2. An airline designated by the Government of Italy shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified hereafter and to make scheduled landings for traffic purposes in Pakistan at the points specified :

I	II	III	IV	V
<i>From</i>	<i>To</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Pakistan</i>	<i>Points beyond</i>
Any points in Italy	Japan and/or Australia	1. Athens and/or Ankara and/or Istanbul and/or Beirut and/or Cairo and/or Damascus and/or Baghdad and/or Basra and/or Jeddah and/or 2. Athens and/or Beirut and/or Damascus and/or Ankara/Istanb. and/or Baghdad and/or Tehran and/or Kandahar	Karachi	Any other point

3. Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

JOINT DECLARATION BY THE PLENIPOTENTIARIES
OF THE CONTRACTING PARTIES

On the occasion of the signing of the Air Agreement between the Government of the Islamic Republic of Pakistan and the Government of the Republic of Italy, which has taken place today,¹ it is the understanding of both the delegations and the Contracting Parties :

(a) that the operation of air services by the airline designated by the Government of Pakistan, to and from the United States of America as provided for in the Annex to the Agreement, is not planned to take place before the beginning of the year 1960 A.D., and,

(b) that as soon as the Government of the Republic of Italy obtain from Canada the full traffic rights between Italy-London-Canada, the said Government will also agree to grant to Pakistan designated airline traffic rights between Rome-Canada which service is also not planned to take place before the beginning of the year 1960 A.D., and

(c) that the Annex to the Agreement shall be deemed to contain the following clause :

“(B) If, at any time, scheduled flights on any of the specified air services of one Contracting Party are operated so as to terminate in the territory of the other Contracting Party and not as part of a through air service extending beyond such territory, the latter Contracting Party shall have the right to nominate the terminal point of such scheduled flights on the specified route in its territory. The latter Contracting Party shall give not less than six months notice to the other Contracting Party if it decides to nominate a new terminal point for such scheduled flights.”

But, in view however, of the understanding already arrived at between the Contracting Parties, and taking into account the diplomatic Notes Verbales exchanged in Rome the 8th August 1957, an extract of which Note reads, “The Embassy would like further to state that the Government of Pakistan have no objection to the Italian Airline using Karachi as a terminal point, if required, for the purpose of negotiating arrangements with other Governments for through airline operations for a period of eight months extendable to one year”, and notwithstanding the provisions of the above-mentioned clause B, it is agreed that for a like period the provisions of clause B shall not be invoked by the Government of Pakistan, and,

(d) that pending ratification by both Contracting Parties, the provisions of the present Agreement shall become operative with immediate effect.

Rome, 5th October, 1957.

For the Government
of the Republic of Italy :
Niccolò GALANTE

For the Government
of the Islamic Republic of Pakistan .
S. N. BAKAR

¹ See p. 93 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 5039. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE DU PAKISTAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À ROME, LE 5 OCTOBRE 1957

Le Gouvernement de la République italienne et le Gouvernement de la République islamique du Pakistan, ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944² et dont les termes engagent les deux Parties,

Désirant conclure un accord en vue d'exploiter des services de transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe³ au présent Accord (ci-après dénommés « les services aériens indiqués ») sur les routes indiquées dans ladite annexe (ci-après dénommées « les routes aériennes indiquées »).

Article II

A) Tout service aérien indiqué pourra être inauguré immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés, à condition :

1. Que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné, par l'intermédiaire de ses propres autorités aéronautiques, une entreprise de transports aériens (ci-après dénommée « entreprise désignée ») pour exploiter les routes aériennes indiquées.

2. Que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise désignée la permission d'exploitation voulue, ce qu'elle devra faire sans délai, par l'intermédiaire de ses propres autorités aéronautiques, sous réserve que l'entreprise désignée ait satisfait, si elle y est appelée, aux conditions énoncées au paragraphe B du présent article et à l'article VIII.

¹ Avec effet au 5 octobre 1957, conformément au paragraphe *d* de la Déclaration commune.

² Voir note 1, p. 86 de ce volume.

³ Voir p. 118 de ce volume.

B) L'entreprise désignée pourra être tenue de fournir aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui accorde les droits la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites soit par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement à l'exploitation des services aériens internationaux, soit en vertu desdits lois et règlements.

C) L'exploitation de chacun des services aériens indiqués sera soumise à l'approbation de la Partie contractante intéressée, qui appréciera si l'infrastructure dont dispose l'entreprise désignée par elle sur la route aérienne indiquée permet d'exploiter des services aériens en toute sécurité. À cette fin, si les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui désigne une entreprise s'assurent — et attestent — que l'infrastructure dont dispose cette entreprise est satisfaisante, leur attestation sera reconnue par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

D) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront normalement reconnus par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des routes et des services indiqués dans l'annexe. Toutefois, chaque Partie contractante 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.

E) Les lois, règlements et instructions de chaque Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs ou des services aériens affectés à la navigation aérienne internationale, ou l'exploitation de ces aéronefs ou de ces services aériens pendant qu'ils se trouvent sur ledit territoire, s'appliqueront aux aéronefs et aux services aériens de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

F) Les lois, règlements et instructions de chaque Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour ou la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de sortie, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) seront applicables aux passagers, aux équipages, aux aéronefs et aux expéditeurs de marchandises ainsi qu'à leurs représentants.

Article III

Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, lorsqu'elles exploiteront les services aériens indiqués :

- i) De faire survoler par leurs aéronefs le territoire de l'autre Partie contractante ;
- ii) D'y faire escale à des fins techniques ;
- iii) Sous réserve des dispositions de l'article IV, d'y faire escale aux points indiqués dans l'annexe au présent Accord, pour charger et décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

Article IV

1. Il est convenu que les Parties contractantes auront des droits équitables et égaux en ce qui concerne l'acheminement du trafic de troisième et quatrième liberté sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord, le trafic de cinquième liberté ayant un caractère complémentaire. Au cas où un trafic donné ressortirait à la cinquième liberté pour l'une des Parties contractantes, et à la troisième ou quatrième liberté pour l'autre Partie contractante, le droit d'acheminer ce trafic appartiendra en priorité à cette dernière. La première Partie contractante aura le droit d'acheminer le trafic de cinquième liberté, à condition de ne pas porter atteinte aux intérêts prioritaires de l'autre Partie contractante.

2. La capacité totale offerte par les entreprises de transports aériens de chacune des Parties contractantes sur les routes aériennes indiquées devra être adaptée de près aux besoins courants et normalement prévisibles du public dans ce domaine, compte tenu d'un coefficient de charge normal.

3. Sous réserve des principes énoncés au paragraphe 1 du présent article, le droit accordé aux entreprises de transports aériens de l'une ou l'autre Partie contractante de charger et de décharger, en des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers, sera exercé en fonction :

a) Des besoins en transports aériens entre le pays d'origine et les pays de destination, ainsi que de ceux de la région desservie par l'entreprise, compte tenu des services assurés par les entreprises de l'autre Partie contractante sur tout ou partie de la route indiquée ;

b) Des exigences d'une exploitation économique des services long-courriers.

Article V

A. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangeront, dans le plus bref délai, des renseignements concernant les autorisations d'exploitation qu'elles accorderont à leurs entreprises désignées pour assurer des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, ou en transit par ce territoire. Ces renseignements comprendront des copies des certificats et des autorisations en vigueur pour l'exploitation des services sur les routes aériennes indiquées, ainsi que le texte des amendements, des dispenses et des descriptions officielles de réseaux.

B. 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, leurs horaires et fréquences ainsi que le texte de toutes modifications y apportées et, sur demande, tous autres renseignements utiles concernant l'exploitation des services aériens indiqués, notamment ceux qui auront trait à la capacité offerte sur chacune des routes aériennes indiquées, ainsi que tous autres éléments d'information utiles et raisonnables dont ces autorités aéronau-

tiques auront besoin pour s'assurer que les stipulations du présent Accord sont dûment respectées.

C. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les statistiques du trafic acheminé par leurs soins à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou au-dessus dudit territoire; ces statistiques indiqueront la provenance et la destination du trafic.

Article VI

A. 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 dans des conditions comparables, de la réalisation d'un bénéfice normal et des différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service.

B. Les tarifs que devront appliquer les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes pour le trafic acheminé en vertu du présent Accord entre les territoires des deux Parties seront, en premier lieu, fixés par voie d'accord entre les entreprises désignées par les deux Parties contractantes, compte tenu des tarifs pertinents adoptés par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. En cas de désaccord entre les entreprises ou entre les autorités aéronautiques, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir à une entente conformément aux dispositions de l'article XI du présent Accord et prendront toutes les mesures nécessaires pour y donner effet. En attendant que le différend soit réglé, les tarifs déjà établis resteront en vigueur.

Article VII

A. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange et les provisions de bord introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante qui se trouvent sur ledit territoire, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de ladite entreprise assurant les services aériens indiqués bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et autres droits et taxes analogues, d'un traitement non moins favorable que celui que la première Partie contractante accorde à ses entreprises nationales assurant des services aériens internationaux réguliers ou aux entreprises de la nation la plus favorisée.

B. Les aéronefs de l'«entreprise désignée» exploitant les services réguliers indiqués à destination ou en provenance du territoire d'une Partie contractante ou en transit par ce territoire seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, temporairement exempts de droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes analogues, au même titre que les aéronefs de la nation la plus favorisée.

C. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les provisions de bord, les pièces de rechange et l'équipement normal conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante autorisée à exploiter les « services aériens indiqués » seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts de droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes analogues, même s'ils sont utilisés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

D. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces détachées, les provisions de bord et l'équipement normal exemptés de tous droits de douane et de toutes taxes en application du paragraphe ci-dessus ne pourront être débarqués sans l'autorisation des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Au cas où ils ne pourraient être utilisés, ils devront être réexportés. En attendant d'être utilisés ou réexportés, ils seront placés sous la surveillance des autorités douanières.

Article VIII

A. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation ou de soumettre l'octroi de cette permission aux conditions qu'elle jugera nécessaires, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée sont entre les mains de la Partie contractante ou de ses ressortissants, lorsqu'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ne se conformera pas aux lois et règlements de la première Partie contractante ou lorsque la première Partie contractante estimera que les lois et règlements n'ont pas été observés.

Les mesures que l'une des Parties contractantes pourrait prendre aux termes du présent article ne porteront pas atteinte aux droits conférés à l'autre Partie contractante en vertu de l'article XI.

B. Chaque Partie contractante aura le droit de demander à l'autre Partie tout document qu'elle jugera nécessaire pour établir à qui appartiennent la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée par cette autre Partie.

Article IX

A. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront régulièrement, ou à la demande de l'une des Parties, en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord.

B. Chaque Partie contractante pourra à tout moment demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie en vue d'apporter au présent Accord toute modification qui lui paraîtrait souhaitable. Ces consultations commenceront dans les soixante jours de la date de la demande.

Si les Parties contractantes conviennent de modifier le présent Accord ou son annexe, toute modification de l'Accord prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques et toute modification de l'annexe entrera

en vigueur après un simple accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

C. Les changements occasionnels apportés par une Partie contractante aux routes aériennes indiquées, à l'exception de ceux qui viseraient les points desservis par les entreprises désignées sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérés comme des modifications du présent Accord. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à ces changements, à condition, toutefois, d'en aviser sans délai les autorités aéronautiques de l'autre Partie. Si ces dernières estiment, en se fondant sur les principes énoncés dans le présent Accord, que les intérêts de l'une quelconque de leurs entreprises subissent un préjudice du fait qu'une entreprise désignée par la première Partie contractante transporte des passagers, des marchandises ou du courrier entre le territoire de la deuxième Partie contractante et le nouveau point choisi occasionnellement sur le territoire d'un pays tiers, la deuxième Partie contractante pourra demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie. Ces consultations commenceront dans les 30 jours de la date de la demande.

Article X

Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra fin un an après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci 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 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XI

A. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de les régler par voie de négociations directes.

B. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations :

- i) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral ou d'une autre personne ou d'un autre organisme désignés d'un commun accord ;
- ii) Si elles ne se mettent pas d'accord ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent s'entendre sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du tribunal compétent en la matière institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'un tel tribunal, à la Cour internationale de Justice.

C. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe B ci-dessus, y compris toute recommandation provisoire.

D. Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se conforme pas aux dispositions du paragraphe C 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.

Article XII

Au cas où seraient conclus, en matière de transports aériens, une convention ou un accord multilatéral auxquels adhèreraient les Parties contractantes, le présent Accord sera rendu conforme aux dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article XIII

Aux fins du présent Accord :

A. Les expressions « service aérien », « service aérien international » et « entreprise de transports aériens » ont le sens que leur donne la Convention de Chicago.

B. Le terme « territoire » désigne, pour chaque Partie contractante, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cette Partie contractante.

C. L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Pakistan, du Directeur général de l'aviation civile, en ce qui concerne l'Italie, de la Direction générale de l'aviation civile et de la circulation aérienne et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ces autorités.

D. Le terme « capacité », appliqué à un aéronef, s'entend de la charge payante de l'aéronef sur une route ou une section de route donnée.

E. Le terme « capacité », appliqué à un service aérien indiqué, s'entend de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période et sur une route ou une section de route données.

F. L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront désignée par note écrite aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, conformément à l'article II du présent Accord.

Article XIV

A. L'annexe du présent Accord sera considérée comme faisant partie intégrante de l'Accord et toute mention de l'« Accord » visera également l'« annexe », sauf disposition contraire expresse.

B. Le présent Accord sera ratifié par les deux Parties contractantes.

L'échange des instruments de ratification aura lieu à Karachi aussitôt que faire se pourra. L'Accord entrera en vigueur à la date de cet échange.

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

FAIT à Rome, le 5 octobre 1957, en double exemplaire, en langues anglaise et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République italienne :

Niccolò GALANTE

Pour le Gouvernement
de la République islamique
du Pakistan :

S. N. BAKAR

A N N E X E

1. Une entreprise désignée par le Gouvernement pakistanais sera autorisée à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées ci-après, et à effectuer aux points indiqués des escales régulières en Italie :

I	II	III	IV	V
<i>De</i>	<i>A</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Italie</i>	<i>Points au-delà</i>
Un point quelconque au Pakistan	Londres et points au-delà indiqués à la colonne V	1. Djeddah et/ou Bassora et/ou Le Caire et/ou Bagdad et/ou Damas et/ou Beyrouth et/ou Istanbul et/ou Ankara et/ou Athènes/Genève/ Zurich et/ou Paris/Bruxelles et/ou Francfort/Dussel- dorf et/ou Amsterdam 2. Kandahar et/ou Téhéran et/ou Bagdad et/ou Ankara/Istanbul et/ou Damas et/ou Beyrouth et/ou Athènes/ Genève/Zurich et/ou Paris/Bruxelles et/ou Francfort/Dusseldorf et/ou Amsterdam	Rome	Shannon Gander New-York ou tout autre point aux États-Unis d'Amérique

2. Une entreprise désignée par le Gouvernement italien sera autorisée à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées ci-après, et à effectuer aux points indiqués des escales commerciales régulières au Pakistan :

I	II	III	IV	V
<i>De</i>	<i>A</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Pakistan</i>	<i>Points au-delà</i>
Tous points en Italie	Japon et/ou Australie	1. Athènes et/ou Ankara et/ou Istanbul et/ou Beyrouth et/ou Le Caire et/ou Damas et/ou Bagdad et/ou Bassora et/ou Djeddah et/ou 2. Athènes et/ou Beyrouth et/ou Damas et/ou Ankara/Istanbul et/ou Bagdad et/ou Téhéran et/ou Kandahar	Karachi	Tout autre point

3. Les entreprises désignées pourront, lors de tout vol, supprimer des escales sur les routes indiquées.

DÉCLARATION COMMUNE DES PLÉNIPOTENTIAIRES DES PARTIES CONTRACTANTES

Lors de la signature de l'Accord aérien entre le Gouvernement de la République italienne et le Gouvernement de la République islamique du Pakistan, qui a eu lieu ce jour¹, les délégations et les Parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

a) Les services aériens que l'entreprise désignée par le Gouvernement pakistanais doit assurer à destination et en provenance des États-Unis d'Amérique, conformément à l'annexe de l'Accord, ne seront pas inaugurés avant le début de l'année 1960 ;

b) Dès que le Gouvernement de la République italienne se verra accorder par le Canada tous droits de trafic sur la route Italie-Londres-Canada, il acceptera d'accorder à l'entreprise désignée par le Pakistan des droits de trafic entre Rome et le Canada, ledit service ne devant pas lui non plus être inauguré avant le début de l'année 1960 ;

c) L'annexe de l'Accord sera réputée contenir la clause suivante :

« B) Si, à un moment donné, l'un quelconque des services aériens indiqués de l'une des Parties contractantes comporte des vols réguliers ayant leur

¹ Voir p. 111 de ce volume.

point terminus sur le Territoire de l'autre Partie contractante et ne se prolongeant pas au-delà en tant que section d'un service long-courrier, cette autre Partie aura le droit de désigner le point terminus, sur son territoire, de ces vols réguliers sur la route indiquée. Si elle décide de changer ce point terminus, elle devra en aviser l'autre Partie au moins six mois à l'avance. »

Toutefois, étant donné l'entente déjà intervenue entre les Parties contractantes, et compte tenu des notes verbales échangées à Rome le 8 août 1957, où il est dit notamment que « l'Ambassade tient en outre à déclarer que le Gouvernement pakistanais ne voit pas d'objection à ce que l'entreprise italienne utilise Karachi comme point terminus, le cas échéant, pour négocier avec d'autres Gouvernements des accords en vue de l'exploitation d'un service aérien long-courrier pendant une période de huit mois qui pourra être portée à un an », et nonobstant les dispositions de la clause B susmentionnée, il est convenu que pour une telle période les dispositions de la clause B ne seront pas invoquées par le Gouvernement pakistanais ;

d) En attendant la ratification par les deux Parties contractantes, les dispositions du présent Accord prendront effet immédiatement.

Rome, le 5 octobre 1957.

Pour le Gouvernement
de la République italienne :

Niccolò GALANTE

Pour le Gouvernement
de la République islamique
du Pakistan :

S. N. BAKAR

No. 5040

**IRELAND
and
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**

**Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed
at Bonn, on 12 June 1956**

Official texts: English and German.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

**IRLANDE
et
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec échange de
notes). Signé à Bonn, le 12 juin 1956**

Textes officiels anglais et allemand.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

No. 5040. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN IRELAND AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY. SIGNED AT BONN, ON 12 JUNE 1956

Ireland and the Federal Republic of Germany,

Desiring to make arrangements for the regulation of air transport between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows :

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless otherwise stated in the text :

- a) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of Ireland, the Minister for Industry and Commerce, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport, or in either case any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said Minister.
- b) The term "territory" in relation to a state shall mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that state.
- c) The term "designated airline" shall mean an airline that one contracting party has designated in writing to the other contracting party, as being the airline which will be authorized to operate the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement.
- d) The term "air service" shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.
- e) The term "international air service" shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one state.
- f) The term "stop for non-traffic purposes" shall mean a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, mail or cargo.

Article 2

(1) Each contracting party grants to the other contracting party, for the purpose of operating international air services by the designated airlines
the right of transit,
the right of stops for non-traffic purposes,

¹ Came into force on 5 July 1957, one month after the exchange of the instruments of ratification at Dublin on 5 June 1957, in accordance with article 19.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

No. 5040. ABKOMMEN ZWISCHEN IRLAND UND DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Irland und die Bundesrepublik Deutschland,

Haben in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln,

Folgendes vereinbart :

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Wortlaut des Abkommens nichts anderes ergibt,

- a) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf Irland den Minister für Industrie und Handel, in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, oder in beiden Fällen jede andere zur Ausübung der diesem Minister obliegenden Aufgaben ermächtigte Person oder Stelle ;
- b) „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat das Landgebiet und die daran angrenzenden Hoheitsgewässer, die unter dessen Staatshoheit stehen ;
- c) „Benanntes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei schriftlich als das Unternehmen benannt hat, welches berechtigt sein soll, die nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Fluglinien zu betreiben ;
- d) „Flughlinienverkehr“ jeden planmäßigen Luftverkehr, der von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durchgeführt wird ;
- e) „Internationaler Fluglinienverkehr“ einen Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat erfolgt ;
- f) „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Post oder Fracht.

Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die benannten Unternehmen

das Recht des Überflugs,

das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken und

the right of commercial entry and departure for international traffic in passengers, mail or cargo at the points in its territory named on each of the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article.

(2) The routes over which the designated airlines of the two contracting parties will be authorized to operate will be specified in a Route Schedule mutually to be agreed upon in an exchange of notes.¹

(3) As regards any transatlantic service which may be included in the Route Schedule it is agreed that German aircraft flying over Irish territory whether bound eastwards or westwards will land at Shannon airport.

Article 3

(1) The international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 may be inaugurated at any time after

- a) the contracting party to whom these rights are granted has designated in writing an airline or airlines for the operation of the air services; and
- b) the contracting party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to inaugurate the air services.

(2) The contracting party granting these rights shall subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article and subject to the understanding of Article 11 immediately give the permission to operate the international air service.

(3) Either contracting party may require an airline designated by the other contracting party to satisfy it that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by it to the operation of international air services.

(4) Each contracting party reserves the right to withhold the exercise of the rights provided for in Article 2 from any airline designated by the other contracting party if it is not able to satisfy the competent aeronautical authorities of the first contracting party that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other contracting party or in the state itself.

Article 4

(1) Each contracting party may revoke or limit the permission granted under paragraph (2) of Article 3 in the event of failure by a designated airline to comply

¹ See p. 140 of this volume.

das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung von gewerblichem internationalem Verkehr mit Fluggästen, Post oder Fracht an den Punkten in ihrem Hoheitsgebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

(2) Die Linien, welche die benannten Unternehmen der beiden Vertragsparteien zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

(3) Soweit es sich um transatlantischen Fluglinienverkehr des Fluglinienplans handelt, besteht Übereinstimmung darüber, dass deutsche Luftfahrzeuge, gleichgültig ob sie in östlicher oder westlicher Richtung irisches Hoheitsgebiet überfliegen, auf dem Flughafen Shannon landen.

Artikel 3

(1) Mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit begonnen werden, wenn

- (a) die Vertragspartei, der die Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen für den Betrieb des Fluglinienverkehrs schriftlich benannt hat und
- (b) die Vertragspartei, welche die Rechte gewährt, dem oder den benannten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, welche die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 11 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs erteilen.

(3) Jede Vertragspartei kann von einem durch die andere Vertragspartei benannten Unternehmen den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von dieser Vertragspartei im allgemeinen und billigerweise auf den internationalen Fluglinienverkehr angewendet werden.

(4) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, einem von der anderen Vertragspartei benannten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, den zuständigen Luftfahrtbehörden der erstgenannten Vertragspartei den Nachweis zu erbringen, dass der wesentliche Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder einschränken, wenn ein benanntes Unternehmen die Gesetze und

with the laws and regulations of the contracting party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the conditions of paragraph (4) of Article 3 are not fulfilled. Each contracting party will exercise this right only after consultation as provided for in Article 15, unless an immediate suspension of operations or the imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

(2) Each contracting party shall have the right by written notification to the other contracting party to revoke the designation of an airline in order to replace it by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the designated airline which it replaces.

Article 5

(1) The laws and regulations of either contracting party relating to the admission into or departure from its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applicable to the aircraft of the airline or airlines designated by the other contracting party.

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

Article 6

The charges imposed by either contracting party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline or airlines of the other contracting party shall not be higher than those paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international air services.

Article 7

(1) The aircraft operated by the designated airline or airlines of either contracting party entering into, departing from, or flying across the territory of the other contracting party, as well as the regular equipment and spare parts on board such aircraft shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of import, export, or transit of goods.

Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jede Vertragspartei nur nach einer Konsultation gemäss Artikel 15 Gebrauch machen, es sei denn, dass eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen zur Vermeidung weiterer Verstösse gegen Gesetze oder Vorschriften erforderlich sind.

(2) Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Notifizierung an die andere Vertragspartei die Benennung eines Unternehmens rückgängig zu machen, um es durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das neu benannte Unternehmen geniesst die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

(1) Die Gesetze und Vorschriften einer jeden der beiden Vertragsparteien, die den Einflug von Luftfahrzeugen des internationalen Luftverkehrs in ihr Hoheitsgebiet oder deren Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Betrieb und Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebietes betreffen, finden auf Luftfahrzeuge, die von dem oder den benannten Unternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden, Anwendung.

(2) Die Gesetze und Vorschriften einer jeden der beiden Vertragsparteien, welche die Einreise in ihr Hoheitsgebiet oder die Ausreise aus ihrem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht wie z.B. Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zölle und Quarantäne betreffen, finden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge des oder der von der anderen Vertragspartei benannten Unternehmen während ihres Aufenthaltes in ihrem Hoheitsgebiet Anwendung.

Artikel 6

Die Gebühren, die von der einen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des oder der benannten Unternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen für die Benutzung solcher Flughäfen und Einrichtungen nicht höher als für die einheimischen Luftfahrzeuge sein, die in gleichartigem internationalem Fluglinienverkehr eingesetzt sind.

Artikel 7

(1) Die von dem benannten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschliesslich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

(2) Spare parts and articles of regular equipment which

- a) are removed from the aircraft mentioned in paragraph (1) and stored in the territory of the other contracting party under customs supervision, or
- b) are imported for these aircraft into the territory of the other contracting party and stored there under customs supervision

shall be exempt from the charges mentioned in paragraph (1) above, if they either are installed or taken on board the said aircraft under customs supervision, or are exported again otherwise than on board the said aircraft.

The same exemption from charges shall be granted for such spare parts and articles of equipment taken from appropriate stores of other foreign airlines and installed in said aircraft or otherwise taken on board under customs supervision.

(3) Fuel and lubricating oils on board the aircraft mentioned in paragraph (1) above and introduced into the territory of the other contracting party may be used on board the aircraft free of customs duties and other charges levied on the occasion of import, export, and transit of goods and this also applies on that part of any flight which takes place between points in the territory of that contracting party. This shall likewise apply to fuel and lubricating oils imported into and stored in the territory of a contracting party under customs supervision for the purpose of supplying aircraft of an airline designated by the other contracting party. Other fuel and lubricating oils taken on by these aircraft under customs supervision within the territory of the contracting party and used in international air services shall not be subject to the aforementioned charges nor to possible special consumption charges imposed on fuel and lubricating oils in the territory of that contracting party.

(4) Articles of food and consumption imported on board the aircraft mentioned in paragraph (1) above and subject to compliance with normal customs regulations, issued for immediate supply to passengers and crew members may be consumed aboard the aircraft free of customs duties and other fees levied on the occasion of import, export, and transit of goods while within the territory of the other contracting party, if such aircraft exclusively transport passengers in international air services, and can be continuously supervised by customs authorities, if intermediate landings are made.

(5) As far as no charges are imposed on goods enumerated in the foregoing paragraphs, they shall not be subject to economic prohibitions and restrictions on import, export, and transit which are otherwise applicable.

(2) Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die

- a) aus den in Absatz 1 genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung von Bord gebracht und dort gelagert werden oder
- b) für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden.

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

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf dem Teil der Flüge, der zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei stattfindet. Dies gilt auch für Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden. Für sonstige Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung an Bord genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verbraucht werden, werden die bezeichneten Abgaben sowie etwaige besondere Verbrauchsabgaben nicht erhoben, mit denen die Treibstoffe und Schmieröle in dem Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei belastet sind.

(4) Die an Bord der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genussmittel, die zur Verpflegung der Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen unter Einhaltung der allgemeinen Zollbestimmungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, wenn die Luftfahrzeuge Fluggäste ausschliesslich im internationalen Fluglinienverkehr befördern und bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

(5) Soweit für die in den vorstehenden Absätzen genannten Waren Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Article 8

(1) The certificates of airworthiness, certificates of competency and licences of the crew members of an aircraft issued or rendered valid by one contracting party shall be recognized by the other contracting party for the period of their validity.

(2) Each contracting party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other contracting party or by any other state.

Article 9

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of each contracting party to operate on any route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement, by the designated airline or airlines of a contracting party, the interests of the designated airline or airlines of the other contracting party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the air services which the latter provide on all or part of the same routes.

(3) The international air services on any of the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demands to and from the territory of the contracting party designating the airline. The right of this airline to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement, located in the territory of the other contracting party and points in third countries shall be exercised in the interests of the orderly development of international air transport and shall be subject to the principles that capacity be related to :

- a) the traffic demand to and from the territory of the contracting party designating the airline,
- b) the traffic demand existing in the areas through which the airline passes, taking account of local and regional services,
- c) the economic requirements of through airline operation.

Article 10

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of both contracting parties not later than one month prior to the inauguration of

Artikel 8

(1) Die von der einen Vertragspartei ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine der Besatzung eines Luftfahrzeugs werden von der anderen Vertragspartei anerkannt, solange sie in Kraft sind.

(2) Jede der beiden Vertragsparteien behält sich das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat ausgestellt sind, für Flüge über ihrem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu verweigern.

Artikel 9

(1) Den Unternehmen jeder Vertragspartei ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien hat ein benanntes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines benannten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der auf allen oder einem Teil der gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

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

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

Artikel 10

(1) Die benannten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Beginn des Betriebes auf den nach Artikel 2

services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(2) The aeronautical authorities of either contracting party shall supply to the aeronautical authorities of the other contracting party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or 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 11

(1) Rates to be charged for passengers and freight on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement shall be fixed by taking into account all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the rates charged by any other carriers which operate over the same routes or parts thereof and shall be determined in accordance with the following paragraphs.

(2) The rates shall if possible be fixed for each route by agreement between the designated airlines. The designated airlines shall abide by such agreements which can be applied on the basis of the traffic conference procedures in the International Air Transport Association (IATA) or rates shall if possible be agreed upon between the designated airlines concerned in consultation with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

(3) Any rates so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both contracting parties at least thirty days prior to the proposed date of introduction. This period may be reduced in specific cases, if the aeronautical authorities so agree.

(4) If no agreement has been reached between the airlines in accordance with paragraph (2) above or if one of the contracting parties does not agree to the rates submitted for its approval in accordance with paragraph (3) above, the aeronautical authorities of the two contracting parties may fix the rates through joint agreement for those routes or parts thereof for which no agreement was reached.

(5) If no agreement in accordance with paragraph (4) above is reached between the aeronautical authorities of the two contracting parties, the provisions of Article 16 of this Agreement shall apply. Until such time as a decision is given, the contracting party which has expressed disagreement with the rates shall be entitled to request the continuation of the rates previously in effect.

Absatz 2 festgelegten Linien die Art des Betriebes, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer jeden der beiden Vertragsparteien wird der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmässigen oder sonstigen statistischen Unterlagen übermitteln, die billigerweise zum Zwecke der Nachprüfung des auf den festgelegten Linien von dem oder den benannten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellten Beförderungsangebots gefordert werden können. Diese Unterlagen sollen alle Informationen umfassen, die zur Bestimmung des Umfangs des Verkehrs der Unternehmen auf den festgelegten Linien und der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 11

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, verwendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll in nachstehender Weise verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der benannten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die benannten Unternehmen nach den Vereinbarungen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die benannten Unternehmen sollen sich, nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, wenn möglich unmittelbar untereinander verständigen.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife sollen den Luftfahrtbehörden einer jeden Vertragspartei wenigstens dreissig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt werden. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht besteht, durch Vereinbarung festsetzen.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 16 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat die Vertragspartei, die sich mit den Tarifen nicht einverstanden erklärt hat, das Recht, die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

Article 12

If a general multilateral air transport convention accepted by both contracting parties enters into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Consultations under the provisions of Article 15 may be held to determine the extent to which the present Agreement is amended, supplemented or revoked by the provisions of the multilateral convention.

Article 13

Each airline designated by either contracting party may maintain and employ its own personnel for its business transactions at airports of the other contracting party and in the cities of the other contracting party where it intends to maintain an agency. If a designated airline does not establish its own organization at airports of the other contracting party, it is understood that it shall have such work performed preferably by airport personnel or by the personnel of a designated airline of the other contracting party.

Article 14

A frequent exchange of views shall take place between the aeronautical authorities of the two contracting parties in order to achieve close cooperation in all matters pertaining to the application and interpretation of this Agreement.

Article 15

(1) Consultation may be requested at any time by either contracting party for the purpose of discussing the interpretation, application, or amendment of the Agreement or of the Route Schedule. Such consultation shall begin within a period of two months from the date of receipt of the request.

(2) Amendments of this Agreement, on which agreement has been reached, shall come into force in accordance with the procedure provided for in Article 19 of this Agreement.

(3) Amendments of the Route Schedule shall come into force as soon as they have been agreed upon in an exchange of notes in accordance with paragraph (2) of Article 2.

Article 16

(1) In case of any disagreement arising out of the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled in accordance with Articles 14 and 15 of this Agreement, such dispute shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either contracting party.

Artikel 12

Tritt ein von beiden Vertragsparteien angenommenes allgemeines multilaterales Luftverkehrs-Übereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Konsultationen über die Feststellung, inwieweit ein multilaterales Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 dieses Abkommens statt.

Artikel 13

Jedes von einer Vertragspartei benannte Unternehmen darf in den Flughäfen der anderen Vertragspartei und in den Städten der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Wenn ein benanntes Unternehmen von einer eigenen Organisation in den Flughäfen der anderen Vertragspartei absieht, wird es nach Möglichkeit die in Frage stehenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder eines benannten Unternehmens der anderen Vertragspartei ausführen lassen.

Artikel 14

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet ein regelmässiger Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 15

(1) Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jederzeit von jeder Vertragspartei beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Eingang des Antrags.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 19 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie durch Notenwechsel entsprechend Artikel 2 Absatz 2 vereinbart sind.

Artikel 16

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 14 oder 15 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag einer Vertragspartei einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Such arbitral tribunal shall be composed of one arbitrator to be designated by each contracting party, the chairman to be appointed through their mutual agreement being a national of a third state. If either of the contracting parties fails to designate an arbitrator within two months of the date of delivery by either contracting party of notice requesting arbitration or if the arbitrators cannot reach agreement on the selection of the chairman within another month, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization shall be called upon to make the necessary appointments. His decision shall be binding on both contracting parties.

(3) In the event of failure to reach a settlement by negotiation, the arbitral tribunal shall reach its decisions by majority vote. If not agreed otherwise by the contracting parties, the procedure shall be determined by the arbitral tribunal itself ; it shall also determine its location.

(4) Each contracting party shall bear the expenses of its arbitrator as well as one half of the remaining expenses.

(5) The contracting parties undertake to put into effect every interim ruling during the proceedings as well as the decision, such decision to be final in every case.

Article 17

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of 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 18

This Agreement, any amendments and any exchange of notes in accordance with paragraph (2) of Article 2 and paragraph (3) of Article 15 of this Agreement shall be notified to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 19

This Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible in Dublin. This Agreement shall come into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

(2) Dieses Schiedsgericht wird in der Weise gebildet, dass jede Vertragspartei einen Schiedsrichter ernannt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten ernannt, nachdem eine Vertragspartei ihre Absicht, ein Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb eines weiteren Monats auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu bitten, die notwendigen Ernennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für die Vertragsparteien bindend.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gütliche Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsparteien nichts anders vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

(4) Jede Vertragspartei trägt die Kosten für die Tätigkeit ihres Schiedsrichters sowie die Hälfte der übrigen Kosten.

(5) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den vorläufigen Massnahmen die im Laufe des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch, der endgültig ist, nachzukommen.

Artikel 17

Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit bei der anderen Vertragspartei kündigen, wenn sie es zu beenden wünscht. Die Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Im Falle einer Kündigung läuft dieses Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei ab, sofern sie nicht vor Ablauf der Frist durch Übereinkommen der Vertragsparteien zurückgenommen wird. Wenn eine Empfangsbescheinigung durch die andere Vertragspartei nicht erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation eingegangen.

Artikel 18

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 3 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung notifiziert.

Artikel 19

Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Dublin ausgetauscht. Es tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries have signed the present Agreement.

DONE at Bonn this 12th day of June, 1956, in duplicate in the English and German languages, both texts being equally authentic.

For Ireland :

T. J. KIERNAN

For the Federal Republic of Germany :

V. BRENTANO

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Bonn am 12. Juni 1956 in zwei Urschriften, jede in englischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.

Für Irland :

T. J. KIERNAN

Für die Bundesrepublik Deutschland :

V. BRENTANO

EXCHANGE OF NOTES

I

The Minister for Foreign Affairs of the Federal Republic of Germany to the Irish Minister at Bonn

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BUNDESMINISTER DES AUSWÄRTIGEN

Bonn, den 12. Juni 1956

Herr Gesandter!

Ich beehre mich, auf Artikel 2 Absatz 2 des am 12. Juni 1956 unterzeichneten Abkommens über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Irland Bezug zu nehmen. In den Verhandlungen, die im Zusammenhang mit dem vorgenannten Abkommen geführt worden sind, ist Einverständnis darüber erzielt worden, dass der Fluglinienverkehr auf den in nachstehendem Fluglinienplan festgelegten Linien durchgeführt werden kann :

FLUGLINIEN-PLAN

I. FLUGLINIEN, DIE VON DEN VON DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND BENANNTEN UNTERNEHMEN BETRIEBEN WERDEN

1	2	3	4
<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandepunkte</i>	<i>Punkte im Gebiet von Irland</i>	<i>Punkte darüber hinaus</i>
1. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Amsterdam und/oder Brüssel und/oder Manchester	Dublin	./.
2. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Zwischenlandepunkte	Shannon	Punkte darüber hinaus

II. FLUGLINIEN, DIE VON DEN VON IRLAND BENANNTEN UNTERNEHMEN BETRIEBEN WERDEN

1	2	3	4
<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandepunkte</i>	<i>Punkte im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland</i>	<i>Punkte darüber hinaus</i>
1. Punkte in Irland	Manchester und/oder Brüssel und/oder Amsterdam	Düsseldorf und/oder Frankfurt	./.
2. Punkte in Irland	Manchester und/oder Amsterdam	Hamburg	Kopenhagen
3. Punkte in Irland	Manchester und/oder Brüssel und/oder Amsterdam	Düsseldorf und/oder Stuttgart	Punkte in der Schweiz und/oder Italien

Ich habe die Ehre, Eurer Excellenz zur Kenntnis zu bringen, dass sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit dem vorstehenden Fluglinienplan einverstanden erklärt. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mich wissen liessen, ob die Irische Regierung diesen Fluglinienplan ebenfalls billigt. Bejahendenfalls werden diese Note und Ihre Antwort als Abkommen zwischen unseren Regierungen angesehen werden.

Genehmigen Sie, Herr Gesandter, die erneute Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

(Gez.) V. BRENTANO

[TRANSLATION — TRADUCTION]

MINISTER FOR FOREIGN AFFAIRS

Bonn, 12 June 1956

Excellency :

[See note II]

Accept, Excellency, etc.

(Signed) V. BRENTANO

II

The Irish Minister at Bonn to the Minister for Foreign Affairs of the Federal Republic of Germany

Bonn, June 12th, 1956

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's note of today's date which reads in English translation as follows :

"I have the honour to refer to paragraph 2 of Article 2 of the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and Ireland signed on June 12th, 1956.¹

"In the negotiations which have been conducted in connection with the above-mentioned Agreement it has been agreed that air services may be operated in accordance with the following Route Schedule :

"ROUTE SCHEDULE

"I. ROUTES TO BE OPERATED BY AIRLINES DESIGNATED BY THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

1	2	3	4
<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in the territory of Ireland</i>	<i>Points beyond</i>
1. Points in the Federal Republic of Germany	Amsterdam and/or Brussels and/or Manchester	Dublin	./.
2. Points in the Federal Republic of Germany	Intermediate points	Shannon	Points beyond

¹ See p. 122 of this volume.

"II. ROUTES TO BE OPERATED BY AIRLINES DESIGNATED BY IRELAND

1	2	3	4
<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in the territory of the Federal Republic of Germany</i>	<i>Points beyond</i>
1. Points in Ireland	Manchester and/or Brussels and/or Amsterdam	Düsseldorf and/or Frankfurt	./.
2. Points in Ireland	Manchester and/or Amsterdam	Hamburg	Copenhagen
3. Points in Ireland	Manchester and/or Brussels and/or Amsterdam	Düsseldorf and/or Stuttgart	Points in Switzerland and/or Italy

"I have the honour to inform you that the Government of the Federal Republic of Germany agrees with the above Route Schedule. I shall be glad if you will inform me if the Government of Ireland also agree with the Route Schedule. If this should be the case this Note and your reply shall be regarded as constituting an agreement between our Governments."

In reply I have the honour to inform you that the Irish Government are in agreement with the arrangements set out therein. Your Note, together with the present reply shall, therefore, be regarded as constituting an agreement between our two Governments.

Accept, Excellency, the renewed assurance of my highest consideration.

(Signed) T. J. KIERNAN

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 5040. ACCORD¹ ENTRE L'IRLANDE ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À BONN, LE 12 JUIN 1956

L'Irlande et la République fédérale d'Allemagne,

Désirant réglementer les services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte,

- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne l'Irlande, du Ministre de l'industrie et du commerce, en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, du Ministre fédéral des transports, et, dans les deux cas, de toute autre personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions exercées par le Ministre.
- b) Le terme « territoire » désigne, pour chaque État, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté de cet État.
- c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par écrit à l'autre Partie contractante comme étant l'entreprise habilitée à desservir les routes aériennes visées au paragraphe 2 de l'article 2.
- d) L'expression « service aérien » désigne 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 » désigne un service qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États.
- f) L'expression « escale non commerciale » désigne toute escale ayant un objet autre que d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

Article 2

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre, en vue de l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises désignées, les droits ci-après :

Le droit de survol,

Le droit d'escale non commerciale,

¹ Entré en vigueur le 5 juillet 1957, un mois après l'échange des instruments de ratification à Dublin le 5 juin 1957, conformément à l'article 19.

Le droit d'entrée et de sortie aux points de son territoire indiqués pour chacune des routes visées au paragraphe 2, aux fins d'exploitation de services commerciaux internationaux de passagers, de marchandises et de courrier.

2. Les routes que les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront le droit de desservir seront indiquées dans un tableau des routes aériennes dont les Parties conviendront par échange de notes¹.

3. En ce qui concerne les services transatlantiques qui pourront être inclus dans le tableau des routes aériennes, il est convenu que les aéronefs allemands survolant le territoire irlandais, que ce soit dans la direction de l'est ou de l'ouest, atterriront à l'aéroport de Shannon.

Article 3

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

- a) Que la Partie contractante à laquelle ces droits sont accordés ait désigné par écrit l'entreprise ou les entreprises qui exploiteront chacune des routes aériennes ;
- b) Que la Partie contractante qui confère les droits ait donné à l'entreprise ou aux entreprises désignées la permission de mettre en exploitation les services.

2. La Partie contractante qui confère les droits devra, sous réserve des paragraphes 3 et 4 et de l'Accord prévu à l'article 11, donner sans délai la permission d'exploiter les services internationaux.

3. Chaque Partie contractante pourra exiger de toute entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par la première Partie à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante se réserve de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie l'exercice des droits accordés à l'Article 2, au cas où cette entreprise ne serait pas en mesure de fournir aux autorités aéronautiques compétentes de la première Partie contractante la preuve que la majeure partie de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de ressortissants ou d'organismes de cette autre Partie, ou de cet État lui-même.

Article 4

1. Chaque Partie contractante pourra révoquer ou limiter la permission accordée à une entreprise désignée, en vertu du paragraphe 2 de l'article 3 ci-dessus, si celle-ci ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui confère les droits ou aux dispositions du présent Accord, ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 3

¹ Voir p. 151 de ce volume.

n'est pas fournie. Les Parties contractantes ne feront usage de ce droit qu'après les consultations prévues à l'article 15, sauf nécessité de suspendre immédiatement l'exploitation du service ou d'imposer immédiatement des conditions pour empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints.

2. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler, par communication écrite adressée à l'autre Partie, la désignation d'une entreprise pour la remplacer par une autre entreprise. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise dont elle prendra la place.

Article 5

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés aux transports aériens internationaux, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs à l'intérieur des 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 ou la sortie des passagers, des équipages, du courrier ou des marchandises, (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) s'appliqueront aux passagers, aux équipages, au courrier ou aux marchandises à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante pendant leur présence sur le territoire du premier État.

Article 6

Les droits perçus par chacune des Parties contractantes pour l'utilisation, par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie, des aéroports et autres installations servant à la navigation aérienne ne pourront être supérieurs à ceux perçus pour l'utilisation de ces aéroports et installations par les aéronefs des entreprises nationales assurant des services aériens internationaux analogues.

Article 7

1. Les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par une Partie contractante qui entrent sur le territoire de l'autre Partie, qui le quittent, ou qui le survolent, ainsi que l'équipement normal et les pièces de rechange se trouvant à bord, seront exonérés des droits de douane et autres droits et taxes similaires perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation et du transit des marchandises.

2. Seront exonérés des droits indiqués à l'alinéa 1 ci-dessus l'équipement normal et les pièces de rechange :

a) Qui quittent le bord des aéronefs visés à l'alinéa 1 ci-dessus sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous surveillance douanière, et sont entreposés sur ce territoire, ou

b) Qui sont introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante sous surveillance douanière et y sont entreposés pour être utilisés sur lesdits aéronefs,

s'ils sont, sous surveillance douanière, remontés sur les aéronefs, pris à bord ou transportés hors du territoire de cette autre Partie autrement qu'à bord desdits aéronefs.

Seront de même exonérés les pièces de rechange et l'équipement qui seront, sous surveillance douanière, prélevés sur des stocks analogues d'autres entreprises étrangères de transports aériens et installés sur les aéronefs précités ou pris à bord de toute autre manière.

3. Les carburants et huiles lubrifiantes introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante à bord des aéronefs visés à l'alinéa 1 ci-dessus pourront être utilisés à bord desdits aéronefs sans avoir à acquitter les droits de douane ou autres droits et taxes similaires perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation et du transit des marchandises, et cela même sur des vols entre divers points du territoire de cette autre Partie. Il en sera de même des carburants et huiles lubrifiantes introduits et entreposés sur le territoire de l'autre Partie sous surveillance douanière aux fins d'approvisionner lesdits aéronefs. Les autres carburants et huiles lubrifiantes pris à bord de ces aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous surveillance douanière, et utilisés pour l'exploitation des services aériens internationaux n'auront pas à acquitter les droits susmentionnés ni, le cas échéant, les taxes spéciales à la consommation perçues sur les carburants et huiles lubrifiantes par ladite Partie.

4. Les denrées alimentaires et autres provisions introduites à bord des aéronefs visés à l'alinéa 1 ci-dessus et destinées à l'approvisionnement immédiat des passagers et des membres de l'équipage pourront, sous réserve des règlements douaniers en vigueur, être consommées à bord des aéronefs, sur le territoire de l'autre Partie contractante, en franchise des droits de douane et autres droits et taxes similaires perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation et du transit des marchandises, si ces aéronefs transportent des passagers exclusivement en service international et peuvent être soumis à une surveillance douanière constante pendant les escales.

5. Dans la mesure où les articles visés aux paragraphes précédents n'auront pas à acquitter de droits, ils ne seront pas soumis aux interdictions et restrictions économiques qui normalement s'appliquent à ces articles lors de leur importation, de leur exportation et de leur transit.

Article 8

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par un État tiers.

Article 9

1. Les entreprises de chaque Partie contractante auront la faculté de desservir, dans des conditions équitables et égales, chacune des routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées par chaque Partie contractante tiendront compte, en exploitant des services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2, des intérêts de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services assurés par celles-ci sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise. Le droit de cette entreprise d'acheminer du trafic entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, le long d'une route visée au paragraphe 2 de l'article 2, et des États tiers, devra s'exercer dans l'intérêt du développement rationnel des transports aériens internationaux et de façon que la capacité offerte soit adaptée :

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

Article 10

1. Les entreprises désignées communiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, au plus tard un mois avant l'inauguration des services sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2, le type de services assurés, les types d'aéronefs utilisés et les tableaux des vols. Il en sera de même en cas de modification éventuelle.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, tous les relevés statistiques, périodiques ou autres, normalement nécessaires pour pouvoir contrôler la capacité offerte sur les services convenus, par l'entreprise ou les entreprises désignées par la première Partie. Ces relevés contiendront tous renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé par ces entreprises sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 11

1. Les tarifs applicables au transport des passagers et des marchandises sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 seront fixés compte tenu de tous les

éléments d'appréciation pertinents, tels que les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les caractéristiques de chaque service et les tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant tout ou partie de la même route. Ces tarifs seront fixés de la manière indiquée ci-après.

2. Les tarifs seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées, pour chaque route. Les entreprises désignées se conformeront aux accords applicables en vertu de la procédure des conférences de trafic de l'Association du transport aérien international (IATA) ou, si possible, se mettront directement d'accord entre elles, après consultation des entreprises de transports aériens d'États tiers desservant tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie contractante trente jours au moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourra être abrégé dans certains cas si les autorités aéronautiques y consentent.

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

5. Si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre comme il est prévu au paragraphe 4 ci-dessus, il y aura lieu d'appliquer les dispositions de l'article 16 du présent Accord. Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie contractante qui aura déclaré ne pas accepter une modification des tarifs aura le droit d'exiger le maintien des tarifs en vigueur.

Article 12

Au cas où serait conclue, en matière de transports aériens, une convention multilatérale de caractère général qui lierait les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite convention multilatérale l'emporteront. Pour déterminer dans quelle mesure les dispositions de la convention multilatérale modifient, complètent ou abrogent le présent Accord, il y aura lieu de procéder aux consultations prévues à l'article 15.

Article 13

Chacune des entreprises désignées par les Parties contractantes pourra, dans les aéroports et les villes de l'autre Partie contractante où elle désire établir une représentation propre, entretenir et employer son propre personnel pour ses opérations. Si une entreprise désignée n'organise pas ses propres services dans les aéroports de l'autre Partie contractante, elle confiera de préférence les opérations en question au personnel des aéroports ou à celui d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

Article 14

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes procéderont régulièrement à des échanges de vues afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions concernant l'application et l'interprétation du présent Accord.

Article 15

1. Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander que des consultations aient lieu au sujet de l'interprétation, de l'application ou de la modification du présent Accord ou du tableau des routes aériennes. Ces consultations commenceront dans les deux mois de la réception de la demande.

2. Toute modification convenue du présent Accord entrera en vigueur conformément aux dispositions de l'article 19.

3. Toute modification du tableau des routes entrera en vigueur lorsqu'elle aura été convenue par un échange de notes diplomatiques, conformément au paragraphe 2 de l'article 2.

Article 16

1. Tout différend quant à l'application ou à l'interprétation du présent Accord qui n'aura pu être réglé conformément à l'article 14 ou à l'article 15 sera, sur la demande d'une des Parties contractantes, porté devant un tribunal arbitral.

2. Le tribunal arbitral sera composé d'un arbitre nommé par chaque Partie contractante ; ces arbitres se mettront d'accord sur le choix d'un ressortissant d'un État tiers comme président. Si les arbitres ne sont pas nommés dans un délai de deux mois après qu'une Partie contractante aura fait connaître son intention de recourir à l'arbitrage ou si les arbitres ne parviennent pas à se mettre d'accord, dans le mois suivant, sur le choix d'un président, le Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale sera prié de procéder aux nominations nécessaires. Sa décision s'imposera aux Parties contractantes.

3. S'il n'obtient pas un règlement du différend à l'amiable, le tribunal se prononcera à la majorité des voix. Sauf convention contraire des Parties contractantes, il fixera lui-même sa procédure et le lieu où il siègera.

4. Chaque Partie contractante supportera les frais de son arbitre et la moitié des autres frais.

5. Les Parties contractantes s'engagent à exécuter les mesures provisoires ordonnées au cours de la procédure ainsi que la sentence arbitrale, qui sera définitive.

Article 17

Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. La notification sera communiquée simul-

tanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de sa réception par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante omet d'en accuser réception, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

Le présent Accord, ainsi que toutes modifications qui pourront y être apportées et toutes notes diplomatiques échangées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 et au paragraphe 3 de l'article 15, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

Le présent Accord sera ratifié et l'échange des instruments de ratification aura lieu à Dublin le plus tôt possible. Le présent Accord entrera en vigueur un mois après l'échange des instruments de ratification.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés ont signé le présent Accord.

FAIT à Bonn, le 12 juin 1956, en double exemplaire, en langues anglaise et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour l'Irlande :

T. J. KIERNAN

Pour la République fédérale d'Allemagne :

V. BRENTANO

ÉCHANGE DE NOTES

I

Le Ministre des affaires étrangères de la République fédérale d'Allemagne au Ministre d'Irlande à Bonn

LE MINISTRE FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Bonn, le 12 juin 1956

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'article 2, paragraphe 2, de l'Accord de transports aériens conclu ce jour¹ entre la République fédérale d'Allemagne et l'Irlande.

¹ Voir p. 144 de ce volume.

Lors des négociations consacrées à cet Accord, il a été convenu que des services aériens pourraient être exploités sur les routes indiquées dans le tableau suivant :

TABLEAU DES ROUTES

I. ROUTES ATTRIBUÉES AUX ENTREPRISES DÉSIGNÉES PAR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

1	2	3	4
<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés en territoire irlandais</i>	<i>Points situés au-delà</i>
1. Points situés sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne	Amsterdam et/ou Bruxelles et/ou Manchester	Dublin	./.
2. Points situés sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne	Points intermédiaires	Shannon	Points situés au-delà

II. ROUTES ATTRIBUÉES AUX ENTREPRISES DÉSIGNÉES PAR L'IRLANDE

1	2	3	4
<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne</i>	<i>Points situés au-delà</i>
1. Points situés en Irlande	Manchester et/ou Bruxelles et/ou Amsterdam	Düsseldorf et/ou Francfort	./.
2. Points situés en Irlande	Manchester et/ou Amsterdam	Hambourg	Copenhague
3. Points situés en Irlande	Manchester et/ou Bruxelles et/ou Amsterdam	Düsseldorf et/ou Stuttgart	Points situés en Suisse et/ou en Italie

Je tiens à vous faire savoir que le tableau des routes ci-dessus a l'agrément du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne. Je vous serais obligé de bien vouloir m'indiquer s'il a aussi l'agrément du Gouvernement irlandais. Dans l'affirmative, la présente note et votre réponse seront considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) V. BRENTANO

II

Le Ministre d'Irlande à Bonn au Ministre des affaires étrangères de la République fédérale d'Allemagne

Bonn, le 12 juin 1956

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, rédigée comme suit :

[*Voir note I*]

Je tiens à vous informer que le Gouvernement irlandais donne son agrément aux dispositions qui précèdent. Votre note et la présente réponse seront donc considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

(Signé) T. J. KIERNAN

No. 5041

**AUSTRIA
and
ROMANIA**

**Civil Air Transport Agreement (with annexes). Signed at
Vienna, on 10 July 1958**

Official text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

**AUTRICHE
et
ROUMANIE**

**Accord relatif aux transports aériens civils (avec annexes).
Signé à Vienne, le 10 juillet 1958**

Texte officiel français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

N° 5041. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS. SIGNÉ À VIENNE, LE 10 JUILLET 1958

Le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République Populaire Roumaine (appelés ci-après les Parties Contractantes), désireux de régler les relations réciproques dans le domaine de l'aviation civile et d'encourager le développement des transports aériens entre les deux pays, sont convenus des dispositions suivantes :

Article I

Les deux Parties Contractantes s'accordent réciproquement les droits spécifiés dans l'Annexe I² au présent Accord, nécessaires à l'établissement et à l'exploitation des services aériens indiqués dans ladite Annexe.

Article II

1. Les services aériens indiqués dans l'Annexe I au présent Accord pourront être inaugurés aussitôt que la Partie Contractante à laquelle les droits visés à l'Article I sont accordés aura désigné à cet effet une ou plusieurs entreprises de transports aériens et aussitôt que la Partie Contractante qui accorde ces droits aura délivré à l'entreprise ou aux entreprises désignées l'autorisation d'exploitation appropriée.

2. Sous réserve des stipulations du paragraphe 3 du présent Article, chaque Partie Contractante devra, sans délai, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie Contractante.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront, avant d'autoriser une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante à ouvrir les services aériens indiqués à l'Annexe I, demander à cette entreprise de prouver qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites aux termes des lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux.

¹ Entré en vigueur le 10 juillet 1958, le jour de sa signature, conformément à l'article XVI.

² Voir p. 166 de ce volume.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 5041. CIVIL AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE ROMANIAN PEOPLE'S REPUBLIC. SIGNED AT VIENNA, ON 10 JULY 1958

The Austrian Federal Government and the Government of the Romanian People's Republic (hereinafter referred to as the Contracting Parties), desiring to regulate mutual relations in the field of civil aviation and to promote the development of air services between the two countries, have agreed on the following provisions :

Article I

The two Contracting Parties grant each other the rights specified in annex I² to this Agreement, necessary for the establishment and operation of the air services shown in the said annex.

Article II

1. The air services shown in annex I to this Agreement may be inaugurated as soon as the Contracting Party to which the rights referred to in article I are granted has designated one or more airlines for this purpose and as soon as the Contracting Party granting the rights has issued to the designated airline or airlines appropriate operating permit.

2. Subject to the provisions of paragraph 3 of this article, each Contracting Party shall issue the requisite operating permit forthwith to the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

3. The aeronautical authorities of either Contracting Party may, before authorizing an airline designated by the other Contracting Party to inaugurate the air services shown in annex I, require the said airline to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally applied to the operation of international air services.

¹ Came into force on 10 July 1958, the date of signature, in accordance with article XVI.

² See p. 167 of this volume.

4. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété ainsi que le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à l'autre Partie Contractante ou à des personnes physiques ou juridiques de cette Partie Contractante, ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'Article IX.

A moins que la révocation de l'autorisation ne soit indispensable pour éviter de nouvelles infractions, ce droit ne sera exercé qu'après une consultation avec l'autre Partie Contractante.

Article III

Les questions relatives à la sécurité et à la conduite technique des vols seront réglées à l'Annexe II¹ du présent Accord et relèveront des autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

Article IV

Les taxes et les autres droits pour l'utilisation des aéroports, leurs installations et équipement technique sur le territoire d'une Partie Contractante, seront perçus conformément aux taux et tarifs établis uniformément par les lois et règlements de cette Partie Contractante.

Article V

1. Les aéronefs effectuant des vols conformément à l'Article I du présent Accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions se trouvant à bord de ces aéronefs seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, ainsi qu'à leur départ de ce territoire, exempts de droits d'entrée et de sortie et d'autres droits et taxes, même si le matériel mentionné ci-dessus est employé ou consommé au cours du vol au-dessus dudit territoire, à l'exception, toutefois, des cas où, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, il aurait été transféré à des tiers.

2. Les pièces de rechange, les carburants et les huiles lubrifiantes nécessaires pour l'exécution et la sécurité des vols effectués conformément à l'Article I du présent Accord, ainsi que les outils destinés à compléter l'outillage de l'aéronef, seront, à leur importation sur le territoire de l'autre Partie Contractante, ainsi qu'à leur exportation de ce territoire, exempts de droits d'entrée et de sortie et d'autres droits et taxes, sans qu'ils puissent, toutefois, sur ce territoire, être transférés à des tiers. En conformité avec les lois et règlements de chaque Partie Contractante, des car-

¹ Voir p. 166 de ce volume.

4. Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from an airline designated by the other Contracting Party or to revoke such a permit in any case where it is not satisfied that preponderant ownership and effective control of such airline are vested in the other Contracting Party or in nationals or corporate bodies of that Contracting Party, or in case of failure by such airline to comply with the laws and regulations referred to in article IX.

Unless revocation of the permit is essential to prevent further infringements, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article III

Questions relating to the safety and technical operation of flights shall be regulated in annex II¹ to this Agreement and shall fall within the jurisdiction of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article IV

Fees and other charges for the use of airports and of airport installations and technical facilities in the territory of either Contracting Party shall be levied in accordance with the rates and tariffs uniformly established by the laws and regulations of that Contracting Party.

Article V

1. Aircraft making flights in accordance with article I of this Agreement and fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and stores present on board such aircraft shall, on arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt from import and export duties and other duties and charges, even though such materials are used or consumed in flight over that territory, unless, however, they are transferred in the territory of the other Contracting Party to third parties.

2. Spare parts, fuel and lubricating oils necessary for the performance and safety of flights made in accordance with article I of this Agreement and tools intended to complete the equipment of the aircraft shall, on importation into or exportation from the territory of the other Contracting Party, be exempt from import and export duties and other duties and charges but may not be transferred, in that territory, to third parties. In accordance with the laws and regulations of each Contracting Party, fuel, lubricants and spare parts may be stored at the aerodromes

¹ See p. 167 of this volume.

burants, lubrifiants et pièces de rechange pourront être mis en dépôt dans les aéroports desservis par chacune des entreprises de transports aériens désignées, en vue d'assurer les vols prévus à l'Annexe I au présent Accord.

3. Les objets mentionnés ci-dessus se trouvant sur le territoire de l'autre Partie Contractante seront soumis au contrôle douanier.

Article VI

Les tarifs qui seront appliqués par les entreprises de transports aériens désignées doivent être établis d'un commun accord en ce qui concerne les tronçons des lignes aériennes énumérées dans l'Annexe I au présent Accord qui seraient exploités conjointement par les entreprises des deux Parties Contractantes. Dans la mesure du possible, cet accord sera conclu conformément à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International (IATA). Les tarifs établis de cette manière devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Article VII

Au cours des vols au-dessus du territoire de l'autre Partie Contractante, les aéronefs des entreprises de transports aériens désignées devront porter les marques de nationalité et d'immatriculation de leurs pays établies pour la navigation aérienne internationale et être munis de certificats d'immatriculation, de certificats de navigabilité et d'une licence de la station de radio de l'aéronef. De plus, les organismes compétents de chaque Partie Contractante établiront les documents de bord supplémentaires dont leurs aéronefs affectés au trafic international devront être munis et ils en avertiront les organismes compétents de l'autre Partie Contractante. Les commandants des aéronefs et les autres membres de l'équipage devront être munis des brevets d'aptitude et des licences prescrites.

Article VIII

Aux fins de l'exploitation des services aériens spécifiés à l'Annexe I au présent Accord, chaque Partie Contractante reconnaîtra valables les brevets d'aptitude et les licences, ainsi que les certificats de navigabilité, délivrés ou validés par l'autre Partie Contractante.

Article IX

1. Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée, le séjour et la sortie de son territoire en ce qui concerne les aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation, la navigation et la conduite desdits aéronefs se trouvant sur son territoire, s'appliqueront également aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie Contractante.

served by each of the designated airlines for the purpose of the flights provided for in annex I to this Agreement.

3. The aforesaid supplies shall, in the territory of the other Contracting Party, be kept under customs supervision.

Article VI

The tariffs to be applied by the designated airlines shall be fixed by agreement as regards such sections of the air routes enumerated in annex I to this Agreement as may be operated jointly by the airlines of both Contracting Parties. Such agreement shall so far as possible be concluded in accordance with the rate-fixing procedure established by the International Air Transport Association (IATA). The tariffs so fixed shall be subject to approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article VII

Aircraft of the designated airlines shall, on flights over the territory of the other Contracting Party, bear the nationality and registration marks of their countries prescribed for international air navigation, and carry certificates of registration, certificates of airworthiness and a licence for the aircraft's radio station. Moreover, the competent agencies of each Contracting Party shall prescribe such additional aircraft documents as their aircraft operated in international traffic shall be required to carry, and shall notify the competent agencies of the other Contracting Party thereof. Pilots in command of aircraft and other members of the crew shall be in possession of the prescribed certificates of competency and licences.

Article VIII

For the purpose of operating the air services specified in annex I to this Agreement, each Contracting Party shall recognize as valid certificates of competency, licences and certificates of airworthiness issued or rendered valid by the other Contracting Party.

Article IX

1. The laws and regulations of either Contracting Party relating to the admission to, stay in and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation, navigation and piloting of such aircraft within its territory shall also apply to aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

2. Les passagers, les équipages et les expéditeurs des 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 et marchandises. Ce qui précède s'appliquera en particulier aux prescriptions se rapportant à l'importation et l'exportation, à l'immigration, à la douane et aux mesures sanitaires.

Article X

En cas d'atterrissage forcé, d'avarie ou de catastrophe survenu à un aéronef d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante, la Partie sur le territoire de laquelle l'accident susmentionné s'est produit en avisera immédiatement l'autre Partie Contractante, prendra les dispositions utiles en vue d'une enquête sur les causes de l'accident et, sur la demande de l'autre Partie Contractante, accordera aux représentants de cette Partie l'entrée libre sur son territoire pour assister en qualité d'observateurs à l'enquête sur l'accident. Elle prendra également les mesures immédiates pour assister l'équipage et les passagers victimes de cet accident et pour assurer la protection du courrier, des bagages et des marchandises se trouvant à bord de cet aéronef. La Partie menant l'enquête en communiquera les résultats à l'autre Partie Contractante et, si l'autre Partie le désire, lui remettra le dossier entier de l'enquête.

Article XI

Les entreprises de transports aériens désignées auront le droit de maintenir sur le territoire de l'autre Partie Contractante le personnel technique et commercial nécessaire pour l'exploitation des services aériens prévus à l'Annexe I au présent Accord. Elles conviendront du nombre des personnes à employer à cet effet. En surplus les entreprises désignées auront le droit d'établir dans la capitale de l'autre Partie Contractante une agence de vente.

Article XII

Pour l'application du présent Accord et ses Annexes :

a) l'expression « Autorité aéronautique » signifie :

en ce qui concerne la République d'Autriche le Ministère Fédéral du Transport et de l'Économie électrique et l'Office Fédéral de l'Aviation Civile ou bien tout organisme autorisé à exercer les fonctions actuellement du ressort de ces autorités ;

en ce qui concerne la République Populaire Roumaine le Ministère des Transports et des Télécommunications ou bien tout organisme autorisé à exercer les fonctions actuellement du ressort de ce Ministère ;

2. Passengers, crews and consignors of cargo shall be required to comply, either personally or through a third party acting in their name and on their behalf, with the laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party governing the entry, stay and departure of passengers, crews and cargo. The foregoing shall apply in particular to the provisions respecting importation, exportation, immigration, customs and health requirements.

Article X

In the event of a forced landing by, damage to or a disaster involving an aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party, the Party in whose territory the accident occurs shall immediately notify the other Contracting Party thereof, take the necessary action to investigate the causes of the accident and, at the request of the other Contracting Party, grant representatives of that Party free access to its territory for the purpose of attending as observers the inquiry into the accident. It shall likewise take immediate action to assist the crew and passengers involved in the accident and to protect the mail, baggage and cargo on board the aircraft. The Party conducting the inquiry shall report the findings thereof to the other Contracting Party and, if the other Contracting Party so desires, hand over to it all the records of the inquiry.

Article XI

The designated airlines shall be entitled to maintain in the territory of the other Contracting Party such technical and commercial personnel as is necessary for the operation of the air services provided for in annex I to this Agreement. They shall agree on the number of persons to be employed for this purpose. In addition, the designated airlines shall be entitled to establish a sales agency in the capital of the other Contracting Party.

Article XII

For the purposes of this Agreement and its annexes :

(a) The expression "aeronautical authority" means :

In the case of the Republic of Austria, the Federal Ministry of Transport and Electricity Supply and the Federal Civil Aviation Office or any agency authorized to perform the functions for which those authorities are at present responsible ;

In the case of the Romanian People's Republic, the Ministry of Transport and Telecommunications or any agency authorized to perform the functions for which the said Ministry is at present responsible ;

- b) l'expression « entreprise de transports aériens désignée » signifie : toute entreprise de transports aériens qu'une des Parties Contractantes a désignée par écrit à l'autre Partie Contractante, aux termes de l'Article II du présent Accord, pour exploiter les services aériens mentionnés dans cette même notification.

Article XIII

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 ses Annexes et de leur exécution satisfaisante.

Article XIV

1. Chaque Partie Contractante pourra à tout moment proposer à l'autre Partie Contractante toute modification qu'elle estime désirable à apporter au présent Accord. La consultation entre les Parties Contractantes au sujet de la modification proposée devra avoir lieu dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande par l'une des Parties.

2. Si l'une des Parties Contractantes estime désirable de modifier une des Annexes au présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes pourront se concerter en vue de procéder à une telle modification.

3. Toute modification du présent Accord ou de ses Annexes suivant les paragraphes 1 et 2 du présent Article, entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de Notes entre les Parties Contractantes.

Article XV

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de ses Annexes sera réglé par des négociations directes entre les autorités aéronautiques compétentes. Si une solution ne pourrait être obtenue par la voie des négociations directes, on envisagera la solution du différend par la voie diplomatique entre les Parties Contractantes.

Article XVI

Le présent Accord entrera en vigueur à dater du jour de sa signature. Il pourra être dénoncé par chaque Partie Contractante et prendra fin douze mois après la date de la réception par l'autre Partie Contractante de la notification de cette dénonciation.

- (b) The expression "designated airline" means : any airline which either Contracting Party shall have designated in a notice in writing to the other Contracting Party under article II of this Agreement for the operation of the air services mentioned in the same notice.

Article XIII

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 and its annexes are being applied and observed in a satisfactory manner.

Article XIV

1. Either Contracting Party may at any time propose to the other Contracting Party any modification of this Agreement which it considers desirable. The consultation between the Contracting Parties on the proposed modification shall take place within sixty days from the date of the request therefor by either Party.

2. Should either Contracting Party consider it desirable to modify one of the annexes to this Agreement, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may agree to make such modification.

3. Any modification of this Agreement or its annexes under paragraphs 1 and 2 of this article shall come into effect after it has been confirmed by an exchange of notes between the Contracting Parties.

Article XV

Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or its annexes shall be settled by direct negotiation between the competent aeronautical authorities. If agreement cannot be reached by direct negotiation, a settlement shall be sought through the diplomatic channel between the Contracting Parties.

Article XVI

This Agreement shall enter into force on the date of its signature. It may be denounced by either Contracting Party and shall terminate twelve months after the date on which notice of such denunciation is received by the other Contracting Party.

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

FAIT à Vienne, le 10 juillet 1958 en double exemplaire, en français.

Pour le Gouvernement Fédéral d'Autriche :

Leopold FIGL m. p.

Pour le Gouvernement de la République Populaire Roumaine

Constantin NICUTA m. p.

A N N E X E I

A

Les entreprises de transports aériens désignées par les Parties Contractantes jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de survol et du droit d'escale technique ; elles pourront aussi utiliser les aéroports et les autres facilités aéronautiques mises à la disposition du trafic aérien international. Elles jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit d'embarquer et de débarquer des passagers, des envois postaux et des marchandises à destination ou en provenance de leurs propres pays ou de tout autre pays, à l'exclusion, toutefois, de tout droit de cabotage sur ce territoire.

B

Les entreprises de transports aériens désignées sont autorisées à exploiter des services aériens réguliers sur les routes aériennes spécifiées ci-dessous :

a) Pour l'entreprise ou les entreprises désignées par la Partie Roumaine :

Points en Roumanie — via points d'escale intermédiaires — vers des points en Autriche, dans les deux sens.

Points en Roumanie — via points d'escale intermédiaires — vers des points en Autriche, et au-delà, dans les deux sens.

b) Pour l'entreprise ou les entreprises désignées par la Partie Autrichienne :

Points en Autriche — via points d'escale intermédiaires — vers des points en Roumanie, dans les deux sens.

Points en Autriche — via points d'escale intermédiaires — vers des points en Roumanie, et au-delà, dans les deux sens.

A N N E X E II

A

Les Parties Contractantes s'engagent à organiser un échange d'information entre les services chargés des questions relatives à la sécurité des vols (en Autriche — Office Fédéral de l'Aviation Civile, en Roumanie — Service de la Navigation Aérienne de la Direction Générale de la Flotte Aérienne Civile), afin que la sécurité et la régularité des transports aériens prévus dans le présent Accord soient assurées. Cette disposition s'ap-

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, having been duly authorized for the purpose by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Vienna, on 10 July 1958, in duplicate in the French language.

For the Austrian Federal Government :

Leopold FIGL

For the Government of the Romanian People's Republic :

Constantin NICUTA

A N N E X I

A

The airlines designated by one Contracting Party shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, the right of transit and the right to make technical stops ; they may also use airports and other aeronautical facilities provided for international air traffic. They shall also enjoy, in the territory of the other Contracting Party, the right to pick up and set down passengers, mail and cargo destined for or originating in their own or any other country, excluding, however, any right of cabotage in the said territory.

B

The designated airlines shall be authorized to operate scheduled air services on the air routes specified hereunder :

(a) For the airline or airlines designated by the Romanian Party :

Points in Romania — via intermediate stops — to points in Austria, in both directions.

Points in Romania — via intermediate stops — to points in Austria and beyond, in both directions.

(b) For the airline or airlines designated by the Austrian Party :

Points in Austria — via intermediate stops — to points in Romania, in both directions.

Points in Austria — via intermediate stops — to points in Romania and beyond, in both directions.

A N N E X II

A

The Contracting Parties undertake to organize an exchange of information between the services responsible for matters relating to flight safety (in Austria—the Federal Civil Aviation Office; in Romania—the Air Navigation Service of the Directorate General of Civil Aviation) in order to ensure the safety and regularity of the air services provided for in this Agreement. This provision applies, in particular, to the transmission of air

plique en particulier à l'émission des messages des services du contrôle de la circulation aérienne (plan de vol, service d'information aéronautique — NOTAM, service météorologique).

B

Dans l'accomplissement du service de la sécurité des vols sur les territoires des Parties Contractantes, ce service devant être accompli en vertu de l'Article IX du présent Accord selon les règlements nationaux, sont obligatoires, en particulier, les dispositions suivantes :

a) *Préparation des vols*

Avant le départ, les renseignements météorologiques pour tout le parcours du vol seront fournis aux équipages oralement et par écrit. Les équipages recevront des renseignements sur l'état des aéroports et sur toutes les aides à la navigation nécessaires pour l'accomplissement du vol. Un plan de vol sera préparé par le commandant d'aéronef. Le départ d'un aéronef ne sera admis qu'après l'approbation de ce plan par le centre du contrôle de la circulation aérienne compétent.

b) *Conduite des vols*

Chaque vol sera effectué conformément aux indications du plan de vol. Aucune dérogation au plan de vol ne sera admise sans l'approbation du centre régional du contrôle de la circulation aérienne compétent, excepté le cas où des circonstances exceptionnelles exigeant la prise de mesures immédiates devaient surgir. Les aéronefs suivront les instructions du centre du contrôle de la circulation aérienne compétent.

Les aéronefs garderont l'écoute permanente sur la fréquence d'émission de la station compétente de radio. Ils seront également prêts à émettre sur la fréquence d'écoute de ladite station. Les Parties Contractantes conviennent que les communications air-sol devront s'effectuer si possible par radiotéléphonie sur les ondes ultra-courtes. Dans ces communications on se servira de la langue anglaise. Si, pour des raisons exceptionnelles et imprévues, il serait impossible de maintenir la liaison par radiotéléphonie, on utilisera la radiotélégraphie conformément au code international Q.

A des points préétablis, les aéronefs transmettront leurs comptes rendus de position.

Tous les renseignements sur l'organisation des services au sol et, en particulier, sur les aides à la navigation nécessaires pour la sécurité des vols, seront empruntés en ce qui concerne le territoire autrichien, des AIP-Austria et des NOTAM et en ce qui concerne le territoire roumain, des AIP-Roumanie et des NOTAM.

Les entreprises de transports aériens désignées communiqueront aux organes chargés des questions relatives à la sécurité des vols les conditions météorologiques minima pour les atterrissages sur l'aéroport. En l'absence d'une procédure standardisée d'atterrissage sur l'aéroport, elles communiqueront aussi aux organes susmentionnés la procédure à utiliser lors de l'atterrissage de leurs aéronefs dans des conditions de visibilité défavorables. S'il existe une procédure d'atterrissage standardisée, elle doit être appliquée si possible.

traffic control service messages (flight plan ; aeronautical information service — NOTAM ; meteorological service).

B

The following provisions in particular shall form a compulsory feature of the flight safety service in the territories of the Contracting Parties, which by virtue of article IX of this Agreement shall be provided in accordance with national regulations :

(a) *Preparation for flights*

Before departure, crews shall be provided with oral and written information regarding weather conditions over the whole route. Crews shall be provided with information on the condition of airports and on all navigational aid necessary for making the flight. A flight plan shall be prepared by the pilot in command of the aircraft. No aircraft shall be allowed to depart until this plan has been approved by the competent air traffic control centre.

(b) *Conduct of flights*

Each flight shall be carried out in accordance with the terms of the flight plan. No departure from the flight plan may be made without the approval of the competent area control centre, except in extraordinary circumstances requiring immediate action. Aircraft shall obey the instructions of the competent air traffic control centre.

Aircraft shall maintain a continuous listening watch on the transmitting frequency of the competent radio station. They shall likewise be prepared to transmit on the said station's receiving frequency. The Contracting Parties agree that air-ground communication shall if possible be effected by radiotelephony, using ultra-short waves. The English language shall be used for such communication. If, for exceptional and unforeseen reasons, communication cannot be maintained by radiotelephony, radiotelegraphy shall be used in accordance with the international Q Code.

Aircraft shall transmit their position reports at prearranged points.

All information concerning ground services and, in particular, concerning the navigational aids necessary for flight safety shall be taken, in respect of Austrian territory, from AIP-Austria and NOTAMS and, in respect of Romanian territory, from AIP-Romania and NOTAMS.

The designated airlines shall advise the authorities responsible for flight safety of the minimum weather conditions for landings at the airport. In the absence of a standard procedure for landing at the airport, they shall also advise the above-mentioned authorities of the procedure to be used for landing their aircraft in low visibility conditions. Where a standard landing procedure exists it shall be used if possible.

C

Pour assurer la transmission des dates nécessaires pour la préparation et l'exécution du vol, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes établiront une télécommunication entre les aéroports de Vienne et de Bucarest.

D

Sur les lignes aériennes indiquées à la section B de l'Annexe I les vols hors des horaires ne seront effectués qu'après une notification préalable, qui doit être déposée par l'entreprise de transports aériens intéressée auprès de l'autorité aéronautique compétente au moins 24 heures avant le départ de l'aéronef.

C

For the purpose of transmitting the information required for the preparation and conduct of flights, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall establish a telecommunication link between Vienna and Bucharest airports.

D

On the air routes shown in annex I, section B, non-scheduled flights shall not be made without advance notice, which shall be given by the airline concerned to the competent aeronautical authority not less than twenty-four hours before the departure of the aircraft.

No. 5042

**FINLAND
and
SWITZERLAND**

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at
Berne, on 7 January 1959**

Official text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

**FINLANDE
et
SUISSE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Berne, le 7 janvier 1959**

Texte officiel français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

N^o 5042. ACCORD¹ RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS
ENTRE LA FINLANDE ET LA SUISSE. SIGNÉ À BERNE,
LE 7 JANVIER 1959

Le Gouvernement de la République Finlandaise et le Conseil fédéral Suisse,
désireux de développer autant que possible la coopération internationale dans
le domaine du transport aérien et désireux de conclure un accord en vue d'établir
des services aériens entre les territoires de leurs pays respectifs et au delà,

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

Article premier

a. Pour exploiter les services aériens internationaux définis à l'annexe², les
parties contractantes, sous réserve des dispositions du présent accord, s'accordent
mutuellement les droits ci-après :

1. Le droit de survoler le territoire de l'autre partie contractante ;
2. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire, avec faculté
d'utiliser les aéroports et autres facilités prévus pour le trafic international ;
3. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur ledit territoire, en trafic inter-
national, aux points spécifiés à l'annexe, des passagers, des envois postaux et des
marchandises.

b. Chaque partie contractante désignera une ou plusieurs entreprises de trans-
ports aériens pour exploiter les services convenus.

Article 2

a. Sous réserve des dispositions de l'article 7 ci-après, l'autorisation d'exploitation
nécessaire devra être délivrée à l'entreprise ou aux entreprises désignées de chaque
partie contractante.

b. Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entre-
prises désignées pourront être appelées à prouver auprès de l'autorité aéronautique
de l'autre partie contractante qu'elles remplissent les conditions prescrites par les
lois et règlements que doit normalement appliquer cette autorité pour l'exploitation
des services aériens internationaux.

¹ Appliqué provisoirement dès le jour de sa signature le 7 janvier 1959, conformément à
l'article 13.

² Voir p. 182 de ce volume.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 5042. AGREEMENT¹ CONCERNING AIR SERVICES BETWEEN FINLAND AND SWITZERLAND. SIGNED AT BERNE, ON 7 JANUARY 1959

The Government of the Republic of Finland and the Swiss Federal Council,

Desiring to develop international co-operation in the field of air transport as far as possible, and to conclude an agreement for the establishment of air services between and beyond the territories of their respective countries,

Have appointed their plenipotentiaries who, having been duly authorized for this purpose, have agreed as follows :

Article 1

a. For the purpose of operating the international air services specified in the annex,² the Contracting Parties grant each other, subject to the provisions of this Agreement, the following rights :

1. The right to fly over the territory of the other Contracting Party ;
2. The right to make non-traffic stops in the said territory and to use the airports and other facilities provided for international traffic ;
3. The right to pick up and the right to set down in the said territory, at the points specified in the annex, international traffic in passengers, mail and cargo.

b. Each Contracting Party shall designate one or more airlines to operate the agreed services.

Article 2

a. Subject to the provisions of article 7 hereunder, the necessary operating permit shall be issued to the designated airline or airlines of each Contracting Party.

b. However, the designated airlines may, before being authorized to inaugurate the agreed services, be required to satisfy the aeronautical authority of the other Contracting Party that they fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally applicable by that authority to the operation of international air services.

¹ Applied provisionally as from the date of signature on 7 January 1959, in accordance with article 13.

² See p. 183 of this volume.

Article 3

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

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

c. 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.

d. 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 seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les deux parties contractantes et ceci dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

1. À la demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises ;
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.

e. Les entreprises désignées jouiront, pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des parties contractantes, de possibilités égales et équitables.

Article 4

a. 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). À 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.

b. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si les autorités aéronautiques de l'une des parties contractantes n'approuvent pas les tarifs, les autorités aéronautiques des parties contractantes s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il sera fait recours à la procédure arbitrale prévue à l'article 8 ci-après.

c. Aucun tarif nouveau ou modifié ne pourra être mis en application si les autorités aéronautiques de l'une des parties contractantes ne sont pas d'accord à son sujet, sauf application de l'article 8, lettre *d.* En attendant la fixation des tarifs, conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà appliqués seront maintenus.

Article 3

a. The capacity offered by the designated airlines shall be adapted to traffic requirements.

b. In the operation of common routes, the designated airlines shall take into account their mutual interests so as not to affect unduly their respective services.

c. The agreed services shall have as their essential purpose the provision of capacity adequate to meet the traffic requirements between the country of the airline and the countries of destination.

d. The right to pick up and the right to set down in the territory of either Contracting Party, at the points specified in the schedules hereunder, international traffic destined for or coming from third countries shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which the two Contracting Parties subscribe and in such a manner that capacity shall be related to :

1. The requirements of traffic coming from or destined for the territory of the Contracting Party which designated the airline or airlines ;
2. The requirements of economic operation of the agreed services ;
3. The traffic requirements of the areas through which the airlines pass, local and regional services being taken into account.

e. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunity to operate the agreed services between the territories of the Contracting Parties.

Article 4

a. Tariffs 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. 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 over the same routes. The arrangements made by them shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

b. If the designated airlines fail to agree, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to find a solution. In the last resort recourse shall be had to the arbitral procedure set out in article 8 hereunder.

c. No new or modified tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not agree to it, save in pursuance of article 8, paragraph *d.* Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this article, the tariffs already in force shall be maintained.

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 les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

b. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par les entreprises désignées de l'autre partie contractante et destinés uniquement aux aéronefs desdites entreprises seront exempts des droits d'entrée. En ce qui concerne les autres droits et taxes, les carburants et les pièces de rechange seront soumis au même traitement que s'ils étaient introduits à bord d'aéronefs nationaux affectés à des services internationaux.

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 aéronefs seront, sur le territoire de l'autre partie contractante, exempts des droits de douane et autres droits et taxes, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 6

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.

Article 7

Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à l'une des entreprises désignées de l'autre partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part prépondérante 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 6 ci-dessus, ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 5

a. For the use of airports and other facilities offered by one Contracting Party the designated airlines of the other Contracting Party shall not be liable to pay charges exceeding those payable by national aircraft engaged in scheduled international services.

b. Fuel and spare parts introduced into or taken on board in the territory of one Contracting Party by the designated airlines of the other Contracting Party and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall be exempt from import duties. In respect of other duties and charges, fuel and spare parts shall be subject to the same treatment as if they were introduced on national aircraft engaged in international services.

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

Article 6

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

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

Article 7

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from one of the designated airlines of the other Contracting Party or to revoke such a permit in any case where it is not satisfied that preponderant ownership and effective control of that airline are vested in nationals of either Contracting Party or in case of failure by the airline to comply with the laws and regulations referred to in article 6 above or to fulfil its obligations under this Agreement.

Article 8

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. Les parties contractantes désigneront, à cet effet, un tribunal arbitral spécial ou tout autre personne ou organisme.

c. Si les parties contractantes ne peuvent s'entendre à ce sujet ou si elles ne sont pas d'accord sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra déférer celui-ci à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

d. Les parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

e. Les parties contractantes supporteront par parts égales les frais résultant de la procédure arbitrale.

Article 9

Le présent accord et tout arrangement ultérieur seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 10

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

Article 11

a. 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.

b. Les autorités aéronautiques des parties contractantes se livreront réciproquement, sur demande, des statistiques permettant de se faire une image du trafic des services convenus.

c. Des modifications aux tableaux de lignes figurant à l'annexe du présent accord pourront être convenues entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

Article 12

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

Article 8

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

b. The Contracting Parties shall designate for this purpose a special arbitral tribunal or any other person or body.

c. If the Contracting Parties fail to reach agreement in this matter or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they are not in agreement as to its composition, either Contracting Party may refer the dispute for decision to the Council of the International Civil Aviation Organization.

d. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under this article.

e. The Contracting Parties shall bear the cost of the arbitral procedure in equal proportions.

Article 9

This Agreement and any subsequent arrangement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 10

This Agreement and its annex shall be brought into harmony with any multi-lateral convention which may become binding on the Contracting Parties.

Article 11

a. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, in a spirit of close collaboration, consult together from time to time in order to ensure that the principles of this Agreement are being applied and its purposes achieved satisfactorily. They shall, in particular, take into account traffic statistics relating to the agreed services.

b. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall supply each other, on request, with statistics indicative of the traffic on the agreed services.

c. Modifications of the schedules of routes shown in the annex to this Agreement may be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 12

Either Contracting Party may terminate this Agreement by giving one year's notice in writing to the other Contracting Party.

Article 13

Le présent accord sera provisoirement appliqué dès le jour de sa signature. Il entrera en vigueur dès que le Conseil fédéral Suisse aura notifié sa ratification au Gouvernement de la République Finlandaise par voie diplomatique.

FAIT à Berne, le 7 janvier 1959 en double exemplaire, en langue française.

Pour le Gouvernement de la République Finlandaise :

HUGO VALVANNE

Pour le Conseil fédéral Suisse :

MAX PETITPIERRE

A N N E X E

TABLEAU I

Services que peuvent exploiter les entreprises suisses de transports aériens

Points en Suisse – Francfort-s.-M. ou Dusseldorf ou Hanovre – Copenhague – Stockholm – Helsinki ;

dans les deux directions, avec faculté de supprimer certaines escales, lors de tout ou partie des vols.

TABLEAU II

Services que peuvent exploiter les entreprises finlandaises de transports aériens

Points en Finlande – Copenhague – Cologne – Francfort-s.-M. – Genève ;

dans les deux directions, avec faculté de supprimer certaines escales, lors de tout ou partie des vols.

Article 13

This Agreement shall be applied provisionally as from the date of signature. It shall enter into force as soon as the Swiss Federal Council has notified the Government of the Republic of Finland, through the diplomatic channel, of its ratification.

DONE at Berne, on 7 January 1959, in duplicate in the French language.

For the Government of the Republic of Finland :

Hugo VALVANNE

For the Swiss Federal Council :

Max PETITPIERRE

A N N E X

SCHEDULE I

Services which may be operated by Swiss airlines

Points in Switzerland – Frankfurt-on-Main or Düsseldorf or Hanover – Copenhagen – Stockholm – Helsinki ;

In both directions, with the option of omitting some stops on all or some flights.

SCHEDULE II

Services which may be operated by Finnish airlines

Points in Finland – Copenhagen – Cologne – Frankfurt-on-Main – Geneva ;

In both directions, with the option of omitting some stops on all or some flights.

No. 5043

**FINLAND
and
UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS**

**Air Transport Agreement. Signed at Moscow, on 19 October
1955**

Official texts: Finnish and Russian.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

**FINLANDE
et
UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES
SOVIÉTIQUES**

**Convention sur le trafic aérien. Signée à Moscou, le
19 octobre 1955**

Textes officiels finnois et russe.

Enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

No. 5043. SUOMEN HALLITUKSEN JA SNT-LIITON HALLITUKSEN VÄLINEN LENTOLIIKENNESOPIMUS

Suomen Hallitus ja Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton Hallitus, tunnustaen välttämättömäksi Suomen ja SNT-Liiton välisen lentoliikenteen edelleen kehittämisen, ovat tehneet tämän Sopimuksen seuraavasta :

1 artikla

Sopimuspuolet myöntävät toisilleen vastavuoroisuuden perusteella ja samassa laajuudessa seuraavat oikeudet :

1) Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton Hallitus myöntää Suomen siviili-ilma-aluksille oikeuden suorittaa säännöllisiä lentoja Suomesta Moskovaan ja takaisin.

2) Suomen Hallitus myöntää SNT-Liiton siviili-ilma-aluksille oikeuden suorittaa säännöllisiä lentoja Neuvostoliitosta Helsinkiin ja takaisin.

3) Edellä mainittuja lentoja suoritetaan tarkoituksella harjoittaa kansainvälistä matkustajien, matkatavaran, tavarain ja postin kuljetusta molempiin suuntiin.

Kumpikin Sopimuspuoli määrää ilma-alusten lentoreitit omalla alueellaan, mutta rajanylityskohdista sovitaan Sopimuspuolten kesken.

2 artikla

Tämän Sopimuksen 1 artiklan nojalla tapahtuvien lentojen suorittajiksi :

Suomen Hallitus nimeää Aero O/Y : n ;

SNT-Liiton Hallitus nimeää Neuvostoliiton Ministerineuvoston siviililentolaitoksen ylihallituksen (Aeroflot).

Kaikista ilma-alusten lentoon hittyvistä teknillisistä ja kaupallisista kysymyksistä, nimenomaan aikataulun määräämisestä, kuljetusmaksuista, tiliasioiden järjestelystä sekä lentojen turvaamisesta ja ilma-aluksille annettavasta palvelusta sopivat Aero O/Y ja Aeroflot erillisessä sopimuksessa.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

№. 5043. СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФИНЛЯНДИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЮЗА ССР О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

Правительство Финляндии и Правительство Союза Советских Социалистических Республик, признавая необходимость дальнейшего развития воздушных сообщений между Финляндией и Союзом ССР, заключили настоящее Соглашение о нижеследующем:

Статья 1

Договаривающиеся Стороны предоставляют друг другу на основе взаимности и в одинаковом объеме следующие права:

1) Правительство Союза Советских Социалистических Республик предоставляет гражданским самолетам Финляндии право совершать регулярные полеты из Финляндии в Москву и обратно.

2) Правительство Финляндии предоставляет гражданским самолетам Союза ССР право совершать регулярные полеты из СССР в Хельсинки и обратно.

3) Вышеуказанные полеты будут производиться с целью международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты в обоих направлениях.

Маршруты полетов самолетов устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на своей территории, а ворота пролета государственных границ — по согласованию между Договаривающимися Сторонами.

Статья 2

Для осуществления полетов в соответствии со Статьей 1 настоящего Соглашения:

Правительство Финляндии назначает акционерное общество АЭРО.

Правительство Союза ССР назначает Главное управление гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР (Аэрофлот).

Все технические и коммерческие вопросы, связанные с полетами самолетов, в частности, установление расписания, тарифов на перевозки, порядок финансовых расчетов, обеспечение полетов и обслуживание самолетов, будут решены в отдельном соглашении между АЭРО и Аэрофлотом.

Kumpikin Sopimuspuoli pidättää itselleen oikeuden nimetä edellämainittujen lentojen suorittajaksi jonkun muun lentoliikenneyrityksensä. Tässä tapauksessa se ilmoittaa kirjeellisesti toiselle Sopimuspuolelle lentoliikenneyrityksen nimen ja esittää todisteet siitä, että tällä yrityksellä on tämän Sopimuspuolen lakien mukainen oikeus liikennöidä kansainvälisillä lentoreiteillä.

3 artikla

Tämän Sopimuksen 1 artiklan nojalla suoritettavien lentojen turvaamiseksi antaa kumpikin Sopimuspuoli toiselle Sopimuspuolelle tarpeellisen radio-, valaistusteknillisen ja sääpalvelun sekä muun toisen Sopimuspuolen lentojen suortukseen liittyvän palvelun ja ilmoittaa toiselle Sopimuspuolelle näitä koskevat tiedot sekä tiedot käytettävistä lentokentistä ja ilma-alusten lentoreitistä omalla alueellaan.

4 artikla

Kumpikin Sopimuspuoli pidättää itselleen oikeuden kieltää tai peruuttaa tämän Sopimuksen 2 artiklassa mainitulta toisen Sopimuspuolen lentoliikenneyritykseltä liikennöimisluvan, ellei sillä ole todisteita siitä, että yrityksen pääasiallinen omistus tai todellinen valvonta on tämän Sopimuspuolen kansalaisilla tai elimillä.

5 artikla

1) Tämän Sopimuksen 1 artiklan nojalla lentoja suorittavat ilma-alukset sekä ilma-aluksissa olevat polttoaineet, voiteluaineet, varaosat, varusteet ja elintarvikkeet ovat ilma-alusten saapuessa tai niitä tuotaessa toisen Sopimuspuolen alueelle ja ilma-alusten lähtiessä tai niitä vietäessä tältä alueelta vapaat tulleista, veroista ja muista maksuista, myös siinä tapauksessa, että niitä käytetään tai kulutetaan lennon aikana mainitulla alueella, paitsi milloin niistä luovutaan toisen Sopimuspuolen alueella.

2) Polttoaineet, voiteluaineet, varaosat ja muut tarvikkeet, joita lentoliikenneyritys tuo tai laskuunsa tuottaa toisen Sopimuspuolen alueella varastoitaviksi ja jotka on tarkoitettu yksinomaan mainitun yrityksen liikennöimistarpeita varten, vapautetaan tulleista, veroista ja muista maksuista.

Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право назначить другое свое авиатранспортное предприятие для выполнения вышеуказанных полетов. В этом случае она сообщит другой Стороне в письменной форме название этого предприятия и представит доказательства того, что это предприятие в соответствии с законами этой Стороны имеет право эксплуатировать международные воздушные линии.

Статья 3

Для обеспечения полетов, выполняемых в соответствии со Статьей 1 настоящего Соглашения, каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять другой Стороне необходимые средства радио-, светотехнического, метеорологического и другого обслуживания, связанного с выполнением полетов самолетов другой Стороны, а также сообщать другой Стороне данные этих средств и сведения об аэропортах посадки и о маршруте полетов самолетов в пределах своей территории.

Статья 4

Каждая из Договаривающихся Сторон оставляет за собой право отказать авиатранспортному предприятию другой Договаривающейся Стороны, указанному в Статье 2 настоящего Соглашения, в разрешении на полеты или отменить такое разрешение, если она не имеет доказательств, что преимущественное владение или фактический контроль за этим предприятием осуществляется гражданами или органами этой Договаривающейся Стороны.

Статья 5

1) Самолеты, совершающие полеты в соответствии со Статьей 1 настоящего Соглашения, а также горючее, смазочные материалы, запасные части, снаряжение и продовольствие, находящиеся на борту этих самолетов, при их прибытии или ввозе на территорию другой Договаривающейся Стороны или при их убытии или вывозе с этой территории будут освобождаться от обложения таможенными пошлинами, налогами и иными сборами, включая случаи, когда они будут использоваться или потребляться во время полета на указанной территории, по за исключением тех случаев, когда они будут отчуждаться на территории другой Договаривающейся Стороны.

2) Горючее, смазочные материалы, запасные части и прочие материалы, доставленные или доставляемые за свой счет авиатранспортным предприятием для складирования на территории другой Стороны и предназначенные исключительно для эксплуатационных нужд данного предприятия, освобождаются от таможенных пошлин, налогов и иных сборов.

6 artikla

Tämän Sopimuksen 2 artiklassa mainittujen lentoliikenneyritysten ilma-aluksissa on oltava toisen Sopimuspuolen alueella lentoja suoritettaessa kansainvälisiä lentoja varten määrätyt valtakuntien tunnusmerkit, rekisteröimistodistukset, lentokelpoisuustodistukset sekä muut Sopimuspuolten siviili-ilmailu- viranomaisten antamat ilma-alustodistukset ja radiolaiteluvat.

Ilma-alusten ohjaajilla ja henkilöstön muilla jäsenillä on oltava säädetyt todistukset.

Kaikki edellä mainitut asiakirjat, jotka on antanut tai vahvistanut toinen Sopimuspuolista, tunnustetaan voimassaoleviksi myös toisen Sopimuspuolen alueella.

7 artikla

1) Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä liikenteessä olevien ilma-alusten saapumista tai lähtöä tai näiden ilma-alusten liikennöimistä ja lentämistä omalla alueellaan, on sovellettava myös tämän Sopimuksen 2 artiklassa mainittujen lentoliikenneyritysten ilma-aluksiin, joiden on niitä noudatettava saapuessaan, lähtiessään ja ollessaan tämän Sopimuspuolen alueella.

2) Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, henkilöstön ja niiden kuljettaman tavaran saapumista sen alueelle tai lähtöä sieltä, nimenomaan passi-, tulli-, valuutta- ja karanteenimääräyksiä, sovelletaan tämän Sopimuksen 2 artiklassa mainittujen lentoliikenneyritysten matkustajiin, henkilöstöön ja niiden kuljettamaan tavaraan niiden saapuessa, lähtiessä tai ollessa Sopimuspuolen alueella.

8 artikla

Sopimuspuolet antavat vastavuoroisesti tämän Sopimuksen 2 artiklassa mainituille lentoliikenneyrityksille oikeuden pitää omia edustajiaan Helsingin ja vastaavasti Moskovan (Vnukovo) lentoasemilla sopimaan lentokuljetusta ja ilma-aluksille annettavaa palvelua koskevista kysymyksistä.

Tässä artiklassa mainittujen edustajien ja Sopimuksen 1 artiklan nojalla lentoja suorittavien ilma-alusten henkilöstön jäsenten on oltava Suomen tai vastaavasti SNT-Liiton kansalaisia.

Статья 6

Самолеты авиатранспортных предприятий, указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, при полетах на территории другой Договаривающейся Стороны должны иметь установленные для международных полетов опознавательные знаки своих государств, свидетельства о регистрации, удостоверения о годности к полетам и другие установленные ведомствами гражданской авиации Договаривающихся Сторон судовые документы, а равно разрешения на радиоустановки. Пилоты и остальные члены экипажа должны иметь установленные свидетельства.

Все вышеуказанные документы, выданные или утвержденные одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться действительными на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 7

1) Законы и правила каждой из Договаривающихся Сторон, относящиеся к прибытию или отправлению с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или к эксплуатации и навигации этих воздушных судов в пределах ее территории, будут распространяться и на воздушные суда авиатранспортных предприятий, указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, и будут соблюдаться этими воздушными судами во время их прибытия, убытия или нахождения в пределах территории этой Договаривающейся Стороны.

2) Законы и правила каждой из Договаривающихся Сторон, относящиеся к прибытию или отправлению с ее территории пассажиров, экипажей или грузов воздушных судов, в частности, правила, регулирующие паспортные, таможенные, валютные и карантинные формальности, будут распространяться на пассажиров, экипажи и грузы авиатранспортных предприятий, указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, во время или прибытия, убытия или нахождения в пределах территории этой Договаривающейся Стороны.

Статья 8

Для согласования вопросов воздушных перевозок и обслуживания самолетов Договаривающиеся Стороны взаимно предоставляют авиатранспортным предприятиям, указанным в Статье 2 настоящего Соглашения, право иметь своих представителей соответственно в аэропортах Хельсинки и Москва (Внуково).

Указанные в настоящей Статье представители, а также члены экипажей самолетов, совершающих полеты в соответствии со Статьей 1 настоящего Соглашения, должны быть гражданами Финляндии и соответственно Союза ССР.

9 artikla

Milloin Sopimuspuolen ilma-alukselle on toisen Sopimuspuolen alueella sattunut pakkolasku, vaurio tai onnettomuus, ilmoittaa se Sopimuspuoli, jonka alueella edellä mainittu on tapahtunut, viipymättä siitä toiselle Sopimuspuolelle ja ryhtyy tarpeellisiin toimenpiteisiin tapahtuman syiden tutkimiseksi, samoinkuin pikaisen avun antamiseksi henkilöstölle ja matkustajille, jos he ovat kärsineet onnettomuudessa, ja huolehtii ilma-aluksessa olevan postin, matkatavaran ja muun kuorman säilymisestä.

Tutkimuksia suorittavan Sopimuspuolen on tiedotettava sen tuloksista toiselle Sopimuspuolelle ja se Sopimuspuoli, jolle ilma-alus kuuluu on oikeutettu lähettämään huomioitsijoita olemaan läsnä tapahtumaa tutkittaessa.

10 artikla

Tämä Sopimus tulee voimaan sen allekirjoittamispäivänä ja on voimassa kunnes jompikumpi Sopimuspuolista ilmoittaa toiselle haluavansa irtisanoa tämän Sopimuksen. Tässä tapauksessa Sopimuksen voimassaolo lakkaa 12 kuukauden kuluttua siitä, kun toinen Sopimuspuolista on jättänyt toiselle Sopimuspuolelle irtisanomismoituksen.

Tehty Moskovassa 19 päivänä lokakuuta 1955 kahtena alkuperäiskappaleena, kumpikin suomen- ja venäjänkielellä, ja molemmat tekstit ovat todistusvoimaiset.

Suomen Hallituksen valtuuttamana :

Ralph ENCKELL

Sosialististen Neuvostotasavaltain Liiton
Hallituksen valtuuttamana :

H. A. ЗАХАРОВ

Статья 9

В случае вынужденной посадки, аварии или катастрофы самолета одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны, Сторона, на территории которой имело место это происшествие, немедленно известит об этом другую Сторону, примет необходимые меры для расследования причин происшествия, а также окажет неотложные меры по оказанию помощи лицам экипажа и пассажирам, если они пострадали при происшествии, и обеспечит сохранность находящихся на этом самолете почты, багажа и грузов.

Сторона, ведущая расследование происшествия, обязана проинформировать другую Сторону о его результатах, а Сторона, которой принадлежит самолет, будет иметь право назначить своих наблюдателей, которые будут присутствовать при расследовании происшествия.

Статья 10

Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания и будет действовать до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон не сообщит другой Договаривающейся Стороне о своем желании денонсировать настоящее Соглашение. В этом случае Соглашение прекращает свое действие через двенадцать месяцев после вручения другой Договаривающейся Стороне уведомления о денонсации.

СОВЕРШЕНО в городе Москве 19 октября 1955 года в двух подлинных экземплярах, каждый на финском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

По уполномочию Правительства Финляндии
Ralph ENCKELL

По уполномочию Правительства Союза Советских Социалистических Республик
Н. А. ЗАХАРОВ

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 5043. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS. SIGNED AT MOSCOW, ON 19 OCTOBER 1955

The Government of Finland and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, recognizing the need for further development of air transport between Finland and the USSR, have concluded this Agreement as follows :

Article 1

The Contracting Parties grant each other, on the basis of reciprocity and in equal measure, the following rights :

(1) The Government of the Union of Soviet Socialist Republics grants to civil aircraft of Finland the right to make scheduled flights from Finland to Moscow and vice versa.

(2) The Government of Finland grants to civil aircraft of the USSR the right to make scheduled flights from the USSR to Helsinki and vice versa.

(3) The purpose of the said flights shall be the international transport by air of passengers, baggage, cargo and mail in both directions.

The flight routes to be followed by aircraft shall be prescribed by each Contracting Party for its own territory, and the points at which aircraft are to cross the State frontiers shall be determined by agreement between the Contracting Parties.

Article 2

For the purpose of making flights in accordance with article 1 of this Agreement :
The Government of Finland designates Aero O/Y.

The Government of the USSR designates the Central Civil Aviation Board of the Council of Ministers of the USSR (Aeroflot).

All technical and commercial questions relating to flights by aircraft, in particular the fixing of flights schedules and transportation rates, the procedure for financial

¹ Came into force on 19 October 1955, the date of signature, in accordance with article 10.

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

N° 5043. CONVENTION³ SUR LE TRAFIC AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES. SIGNÉE À MOSCOU, LE 19 OCTOBRE 1955

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de l'URSS, reconnaissant la nécessité d'un développement ultérieur dans le trafic aérien entre la Finlande et l'URSS, sont convenus par la présente Convention de ce qui suit :

Article 1

Les Parties Contractantes se reconnaissent sur base de réciprocité et dans la même étendue les droits suivants :

1) Le Gouvernement de l'URSS reconnaît aux aéronefs civils de la Finlande le droit d'effectuer des vols aller et retour réguliers entre la Finlande et Moscou.

2) Le Gouvernement de la Finlande reconnaît aux aéronefs civils de l'URSS le droit d'effectuer des vols aller et retour réguliers de l'URSS à Helsinki.

3) Les vols susmentionnés seront effectués avec l'intention de pratiquer le transport international de voyageurs, de bagages, de marchandises et de courrier dans les deux sens.

Chacune des Parties Contractantes déterminera les routes à suivre par les aéronefs au-dessus de son propre territoire, mais les lieux de survol de la frontière seront fixés d'un commun accord.

Article 2

Pour effectuer les vols entrepris en vertu de l'article 1 de la présente Convention, Le Gouvernement de la Finlande désignera la compagnie Aero O/Y ;

Le Gouvernement de l'URSS désignera la Direction Générale de la Flotte de l'Air Marchande du Conseil des Ministres de l'URSS (Aeroflot).

Aero O/Y et Aeroflot détermineront par un accord séparé toutes les modalités techniques et commerciales relatives aux vols des aéronefs, notamment les horaires,

¹ Traduction transmise par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

² Translation provided by the International Civil Aviation Organization.

³ Entrée en vigueur le 19 octobre 1955, le jour de sa signature, conformément à l'article 10.

settlements, flight safety and the servicing of aircraft, shall be dealt with in a separate agreement between Aero O/Y and Aeroflot.

Each Contracting Party reserves the right to designate another of its airlines to make the aforesaid flights. In this event it shall communicate to the other Party in writing the name of the airline and shall furnish proof that the said airline is entitled under its laws to operate international air services.

Article 3

In order to ensure the safety of flights made under article 1 of this Agreement, each Contracting Party shall place at the disposal of the other Party such radio and visual aids and meteorological and other services as are necessary for the performance of flights by aircraft of the other Party and shall also communicate to the other Party particulars of these aids and services, information concerning the airports at which landings may be made, and the flight routes to be followed by aircraft in its own territory.

Article 4

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from the airline of the other Contracting Party referred to in article 2 of this Agreement or to revoke such permit if it has no proof that substantial ownership or effective control of that airline is vested in nationals or agencies of the latter Contracting Party.

Article 5

(1) Aircraft making flights in accordance with article 1 of this Agreement and fuel, lubricating oils, spare parts, equipment and stores present on board such aircraft shall, on arrival in or unportation into or departure or export from the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, taxes and other charges, even though such supplies be used or consumed during flight over the said territory, except in cases where they are disposed of in that territory.

(2) Fuel, lubricating oils, spare parts and other materials which have been or are introduced on its own account by an airline for storage in the territory of the other Party and which are intended exclusively for the operating needs of that airline shall be exempt from customs duties, taxes and other charges.

les tarifs de transport, les règlements de comptes ainsi que la sécurité des vols et les services donnés aux aéronefs.

Chacune des deux Parties Contractantes se réserve le droit de désigner une autre de ses entreprises de transports aériens pour effectuer les vols susmentionnés. Dans ce cas, elle fera connaître le nom de l'entreprise de transports aériens par une lettre adressée à l'autre Partie Contractante et lui fera parvenir les preuves à l'appui du fait que cette entreprise est autorisée, en vertu de la législation de cette Partie Contractante, de pratiquer le trafic sur les lignes aériennes internationales.

Article 3

Afin d'assurer la sécurité des vols effectués en vertu de l'article 1 de la présente Convention, chacune des Parties Contractantes assurera à l'autre Partie Contractante le service technique de TSF, de feux et de balisage ainsi que de bulletins météorologiques nécessaire, fera connaître à l'autre Partie Contractante les renseignements y relatifs ainsi que les renseignements concernant les terrains d'aviation disponibles et les routes à suivre par les aéronefs lors de leurs vols sur son propre territoire.

Article 4

Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de refuser ou de retirer à l'entreprise de transports aériens de l'autre Partie Contractante, mentionnée à l'article 2, l'autorisation de trafic à moins qu'il ne soit fourni de preuves à l'appui du fait que la propriété de l'entreprise appartient principalement à des ressortissants de cette Partie Contractante, ou qu'elle se trouve effectivement sous leur contrôle.

Article 5

1) Lors de l'arrivée des aéronefs ou de leur importation sur le territoire de l'une des Parties Contractantes, ainsi que lors du départ des aéronefs et de leur exportation de ce territoire les aéronefs exécutant des vols conformément à l'article 1 de la présente Convention ainsi que les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement et les vivres se trouvant à bord desdits aéronefs seront exemptés de tous droits de douane, impôts et autres taxes, y compris le cas où ils sont utilisés durant le vol au-dessus de ce territoire, mais excepté le cas où l'on s'en dessaisit sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

2) Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange et l'autre équipement qu'une entreprise de trafic aérien importe ou fait importer pour son compte sur le territoire de l'autre Partie Contractante, pour qu'ils y soient stockés, et qui sont réservés exclusivement pour les besoins du trafic de cette entreprise sont exemptés des droits de douane, des impôts et d'autres taxes.

Article 6

Aircraft of the airlines referred to in article 2 of this Agreement shall, on flights in the territory of the other Contracting Party, carry the identification marks of their State prescribed for international flights, certificates of registration, certificates of airworthiness and other aircraft documents prescribed by the civil aviation authorities of the Contracting Parties, and also their radio station licences.

The pilots and other members of the crew shall be in possession of the prescribed documents.

All such documents issued or confirmed by either Contracting Party shall be recognized as valid in the territory of the other Contracting Party.

Article 7

(1) The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international flights or to the operation and navigation of such aircraft within its territory shall also apply to aircraft of the airlines referred to in article 2 of this Agreement and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that Contracting Party.

(2) The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crews or cargo of aircraft, in particular the regulations relating to passports, customs, currency and quarantine, shall apply to the passengers, crews and cargo of the airlines referred to in article 2 of this Agreement upon entering or departing from or while within the territory of that Contracting Party.

Article 8

In order to deal with matters concerning air transport and the servicing of aircraft, the Contracting Parties grant to the airlines referred to in article 2 of this Agreement, on the basis of reciprocity, the right to maintain representatives at Helsinki and Moscow (Vnukovo) airports respectively.

The representatives referred to in this article and the members of the crews of aircraft making flights in accordance with article 1 of this Agreement shall be citizens of Finland and the USSR respectively.

Article 6

Lorsque des vols sont effectués au-dessus du territoire de l'une des Parties Contractantes, les aéronefs des entreprises de transports aériens mentionnées à l'article 2 de la présente Convention doivent être munis des marques de nationalité prescrites pour les vols internationaux, des certificats d'enregistrement, des certificats attestant que l'appareil se trouve en état de voler, ainsi que des autres certificats relatifs aux aéronefs délivrés par les autorités d'aviation civile des Parties Contractantes et des autorisations pour les appareils de TSF.

Les pilotes des aéronefs ainsi que les autres membres de l'équipage devront être munis des certificats prescrits.

Tous les documents mentionnés ci-dessus qui sont délivrés ou confirmés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables également sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

Article 7

1) Les lois et dispositions de l'une des Parties Contractantes relatives à l'arrivée ou au départ ainsi qu'à la circulation et aux vols des aéronefs utilisés pour le trafic international sur le territoire de celle-ci seront également appliquées aux aéronefs des entreprises de transports aériens mentionnées à l'article 2 de la présente Convention, et ces aéronefs devront les observer lors de leur arrivée, leur départ et de leur séjour sur le territoire de cette Partie Contractante.

2) Les lois et les dispositions de l'une des Parties Contractantes concernant l'arrivée des voyageurs, de l'équipage et du chargement des aéronefs sur le territoire de cette Partie Contractante et leur départ de celui-ci, notamment en ce qui concerne les dispositions relatives aux passeports, aux formalités douanières, aux devises et à la quarantaine, seront appliquées aux voyageurs et aux équipages des entreprises de transports aériens mentionnées à l'article 2 ainsi qu'aux marchandises transportées par celle-ci lors de leur arrivée ou de leur séjour sur le territoire de la Partie Contractante ou lors de leur départ de celle-ci.

Article 8

Les Parties Contractantes reconnaîtront sur base de réciprocité aux entreprises de transports aériens mentionnées à l'article 2 le droit d'avoir leurs propres représentants sur les aéroports de Helsinki et de Moscou (Vnoukovo) respectivement, afin de convenir des questions relatives aux transports aériens et aux services donnés aux aéronefs.

Les représentants mentionnés ici ainsi que les membres de l'équipage des aéronefs exécutant des vols en vertu de l'article 1 de la Convention devront avoir la nationalité de la Finlande ou, respectivement, de l'URSS.

Article 9

In the event of a forced landing by or damage or disaster to an aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party, the Party in whose territory the accident has occurred shall immediately notify the other Party thereof, take the necessary action to inquire into the causes of the accident, render urgent assistance to the crew and passengers, if injured in the accident, and provide for the safety of the mail, baggage and cargo on board the aircraft.

The Party conducting the inquiry into the accident shall report the findings thereof to the other Party, and the Party to which the aircraft belongs shall be entitled to appoint observers to attend the inquiry.

Article 10

This Agreement shall enter into force on the date of its signature and shall remain in force until either Contracting Party gives notice to the other Contracting Party of its desire to denounce this Agreement. In such event, the Agreement shall cease to have effect twelve months after delivery of the notice of denunciation to the other Contracting Party.

DONE in Moscow, on 19 October 1955, in two original copies, each in the Finnish and Russian languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Finland :

Ralph ENCKELL

For the Government of the Union of Soviet
Socialist Republics :

N. A. ZAKHAROV

Article 9

Lorsqu'un aéronef de l'une des Parties Contractantes aura dû faire un atterrissage forcé sur le territoire de l'autre Partie Contractante, ou qu'il y aura subi une avarie ou un accident, la Partie Contractante sur le territoire de laquelle ce fait aura eu lieu le fera savoir sans délai à l'autre Partie Contractante et prendra les mesures nécessaires afin d'élucider les causes de l'incident et de porter promptement secours à l'équipage ainsi qu'aux voyageurs s'ils ont eu à souffrir de l'accident, et elle prendra soin de la conservation du courrier, des bagages et du reste du chargement se trouvant dans l'aéronef.

La Partie Contractante effectuant des recherches en fera connaître les résultats à l'autre Partie Contractante et la Partie Contractante à laquelle l'aéronef appartient aura le droit d'envoyer des observateurs pour assister aux recherches effectuées à la suite de l'incident.

Article 10

La présente Convention entrera en vigueur le jour de sa signature et restera en vigueur jusqu'à ce que l'une ou l'autre des Parties Contractantes fasse savoir à l'autre qu'elle souhaite la dénoncer. Dans ce cas, la Convention cessera d'être en vigueur 12 mois après que l'une des Parties Contractantes aura remis la déclaration relative à la dénonciation à l'autre Partie Contractante.

FAIT à Moscou le 19 octobre 1955 en deux exemplaires originaux, les deux en langues finnoise et russe, et les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la Finlande :
Ralph ENCKELL

Pour le Gouvernement de l'URSS :
N. A. ZAKHAROV

No. 5044

**FRANCE
and
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**

**Air Transport Agreement. Signed at Paris, on 4 October
1955**

Official texts: French and German.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

**FRANCE
et
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

**Accord relatif aux transports aériens. Signé à Paris, le
4 octobre 1955**

Textes officiels français et allemand.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

N° 5044. ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE RELATIF
AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À PARIS
LE 4 OCTOBRE 1955

La République Française

et

la République Fédérale d'Allemagne

désireuses de conclure un accord entre leurs pays relatif aux transports aériens
sont convenues des dispositions suivantes :

TITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Pour l'application du présent Accord,

- a) l'expression « Autorités Aéronautiques » signifie :
en ce qui concerne la République Fédérale d'Allemagne, le Ministre Fédéral des
Transports,
et en ce qui concerne la République Française, le Secrétaire Général à l'Aviation
Civile et Commerciale,
ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme qui serait habilité à
assumer les fonctions exercées par eux ;
- b) l'expression « entreprise désignée » signifie une entreprise de transport aérien
que l'une des Parties Contractantes aura, conformément aux Titres II ou III
du présent Accord, désignée par écrit à l'autre Partie Contractante comme étant
l'entreprise autorisée à exploiter les services aériens internationaux.
- c) La signification des mots « équipement de bord », « provisions de bord » et « re-
changes » est la même que celle qui figure à l'annexe 9 de la Convention sur
l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.)².

¹ Entré en vigueur le 30 septembre 1957, un mois après le 30 août 1957, date à laquelle les
deux Parties contractantes se sont mutuellement notifié l'accomplissement des formalités consti-
tutionnelles qui leur sont propres, conformément à l'article 24.

² Voir note 1, p. 86 de ce volume.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

No. 5044. ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND UND DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK
ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Französische Republik

haben in dem Wunsche, ein Abkommen zwischen ihren Ländern über den Luftverkehr zu schließen, folgendes vereinbart :

TEIL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten

- a) „Luftfahrtbehörde“, soweit die Bundesrepublik Deutschland in Betracht kommt, der Bundesminister für Verkehr,

soweit die Französische Republik in Betracht kommt, le Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale,

oder in beiden Fällen, jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt sein wird.

- b) „Benanntes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Teil II oder III dieses Abkommens schriftlich als das Unternehmen benannt hat, das zum Betrieb des internationalen Luftverkehrs berechtigt sein soll.
- c) „Ausrüstungsgegenstände“, „Bordvorräte“ und „Ersatzteile“ dasselbe wie in dem Anhang 9 zu dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO).

Article 2

1. Chacune des Parties Contractantes accordera à l'autre Partie Contractante les droits énumérés dans le présent Accord en ce qui concerne l'exécution de transports aériens internationaux par les entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.

2. Le présent Accord ne s'applique pas aux aéronefs d'État utilisés comme aéronefs militaires, douaniers ou de police.

Article 3

1. Les lois et règlements de chacune des deux Parties Contractantes relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire, d'aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ainsi qu'à l'exploitation et à la navigation dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'autre Partie Contractante.

2. En cas d'infractions graves aux lois et règlements en question, des conditions particulières pourront être immédiatement imposées à ces aéronefs en vue d'éviter le retour de telles infractions, lorsqu'il s'agira d'infractions graves aux lois et règlements intéressant la sécurité aérienne, une interdiction de vol pourra être immédiatement prononcée.

3. Les lois et règlements de chacune des deux Parties Contractantes relatifs à l'entrée, au séjour ou la sortie de son territoire des passagers, des équipages, du courrier ou marchandises (tels que, par exemple, les règlements relatifs à l'entrée, à la sortie, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, à la quarantaine) s'appliqueront aux passagers, aux équipages, au courrier ou aux marchandises des aéronefs de l'autre Partie Contractante.

Article 4

1. L'entrée des aéronefs d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou la sortie de ce territoire ne devront s'effectuer que sur des aéroports douaniers. Dans des cas particuliers, les Autorités Aéronautiques pourront permettre ces entrées et sorties sur d'autres aérodromes à condition que les dispositions nécessaires aient pu être prises afin d'assurer les contrôles de douane et de police.

2. Les aéronefs de chacune des Parties Contractantes auront le droit d'utiliser les installations aéronautiques sur les aérodromes de l'autre Partie Contractante.

Article 5

Les taxes ou autres droits fiscaux et redevances perçus par chaque Partie Contractante pour l'utilisation des aérodromes et autres installations aéronautiques

Artikel 2

1. Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch die von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen.

2. Auf staatliche Luftfahrzeuge, die als Militär-, Zoll- und Polizeiluftfahrzeuge verwendet werden, findet dieses Abkommen keine Anwendung.

Artikel 3

1. Die Gesetze und Verordnungen eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug von Luftfahrzeugen im internationalen Luftverkehr in sein Gebiet oder deren Ausflug aus seinem Gebiet sowie den Betrieb und Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb seines Gebietes betreffen, finden auf Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates Anwendung.

2. Bei einem schweren Verstoß gegen die einschlägigen Gesetze und Vorschriften können diesen Luftfahrzeugen sofort besondere Bedingungen auferlegt werden, um die Wiederholung eines derartigen Verstoßes zu verhindern. Wenn ein schwerer Verstoß gegen Gesetze und Vorschriften über die Sicherheit des Luftverkehrs vorliegt, kann sofort eine Untersagung des Fluges ausgesprochen werden.

3. Die Gesetze und Verordnungen eines jeden der beiden Vertragsstaaten, welche die Einreise in sein Gebiet, den Aufenthalt in oder die Ausreise aus seinem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht betreffen (z.B. Vorschriften über Einreise, Ausreise, Einwanderung, Pässe, Zölle, Quarantäne), finden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates Anwendung.

Artikel 4

1. Der Ein- oder Ausflug von Luftfahrzeugen des einen Vertragsstaates nach oder auf dem Gebiet des anderen Vertragsstaates darf nur nach oder von einem Zollflughafen vorgenommen werden. In einzelnen Fällen können die Luftfahrtbehörden Einflüge nach und Ausflüge von anderen Flughäfen gestatten, wenn die erforderlichen Maßnahmen getroffen werden konnten, um die Zoll- und Paßabfertigung zu gewährleisten.

2. Die Luftfahrzeuge der beiden Vertragsstaaten sind berechtigt, die Luftfahrt-einrichtungen auf den Flughäfen des anderen Vertragsstaates zu benutzen.

Artikel 5

Die Gebühren, die von jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrt-einrichtungen durch die Luftfahrzeuge des anderen Vertrags-

par les aéronefs de l'autre Partie Contractante ne devront pas être plus élevés que ceux payés par les aéronefs nationaux, de même type employés à des fins similaires.

Article 6

Les Parties Contractantes accordent aux aéronefs utilisés en trafic international par les entreprises désignées de l'autre Partie Contractante les facilités suivantes :

1) Les aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'une des Parties Contractantes, importés dans le territoire de l'autre Partie Contractante pour en ressortir ou le traverser, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les rechanges, l'équipement de bord, les provisions de bord et le matériel en général, exclusivement destinés à l'usage des aéronefs, importés et réexportés avec ces aéronefs, seront exemptés sur ce dernier territoire, dans les conditions fixées par sa réglementation douanière, des droits de douane et autres droits et taxes perçus sur les marchandises à l'entrée, à la sortie et en transit, à l'exception toutefois des taxes qui représentent le prix d'un service rendu.

2) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les rechanges, les équipements de bord, et le matériel en général, exclusivement destinés à l'usage des aéronefs désignés au paragraphe 1 de l'une des Parties Contractantes, importés temporairement en franchise dans les conditions fixées par la réglementation douanière, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, par le propriétaire ou l'utilisateur, ou pour leur compte, en vue d'être réexportés sur lesdits aéronefs, seront exemptés des droits de douane et autres droits et taxes prélevés sur les marchandises à l'entrée, à la sortie et en transit à l'exception toutefois des taxes qui représentent le prix d'un service rendu.

3) Les carburants et huiles lubrifiantes, mis à bord des aéronefs utilisés par les entreprises désignées d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante et réexportés, restent exemptés, dans les conditions fixées par la réglementation douanière de cette dernière Partie Contractante, des droits de douane, impôts de consommation et autres droits et taxes nationaux, à l'exclusion des taxes qui représentent le prix d'un service rendu.

4) Les exemptions prévues aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus seront également accordées si les produits précités sont utilisés à bord des aéronefs des entreprises désignées de l'une des Parties Contractantes, ou consommées en vol, sur le territoire de l'autre Partie. Pour les provisions de bord visées au paragraphe 1 cette exemption n'est accordée que si les aéronefs demeurent sous la surveillance des autorités douanières sur tous les aéroports qu'ils empruntent.

5) Il est convenu que le trafic cesse d'être considéré comme international dès qu'un aéronef d'une Partie Contractante a chargé, sur un aéroport d'une autre

staates erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die, welche von einheimischen Luftfahrzeugen gleichen Musters bei ähnlicher Verwendung gezahlt werden.

Artikel 6

Die Vertragsstaaten gewähren für die Luftfahrzeuge, die von einem benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates im internationalen Luftverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen :

1. Die von den benannten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Gebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen, um von dort wieder auszufliegen, oder dieses Gebiet zu durchfliegen, sowie die Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, Ausrüstungsgegenstände, Bordvorräte und sonstigen Materialien, die ausschließlich zum Betrieb der Luftfahrzeuge bestimmt sind und zusammen mit diesen Luftfahrzeugen eingeführt und wieder ausgeführt werden, sind unter den in der Zollgesetzgebung des anderen Vertragsstaates festgelegten Bedingungen in dessen Gebiet von Zöllen und sonstigen, bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben befreit. Dies gilt nicht für Gebühren, die eine Gegenleistung für geleistete Dienste darstellen.

2. Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, Ausrüstungsstücke und sonstige Materialien, die ausschliesslich zum Betrieb der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeuge eines der Vertragsstaaten bestimmt sind und in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter den in dessen Zollgesetzgebung festgelegten Bedingungen von dem Eigentümer oder Verfügungsberechtigten oder auf ihre Rechnung vorübergehend abgabenfrei eingeführt werden, um in den genannten Luftfahrzeugen wieder ausgeführt zu werden, sind von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben befreit. Dies gilt nicht für Gebühren, die eine Gegenleistung für geleistete Dienste darstellen.

3. Treibstoffe und Schmieröle, die von den Luftfahrzeugen, welche von den benannten Unternehmen eines Vertragsstaates verwendet werden, im Gebiet des anderen Vertragsstaates an Bord genommen und ausgeführt werden, bleiben unter den von der Zollgesetzgebung des anderen Vertragsstaates festgesetzten Bedingungen frei von Zöllen, Verbrauchsteuern und anderen nationalen Abgaben. Dies gilt nicht für Gebühren, die eine Gegenleistung für geleistete Dienste darstellen.

4. Die in den Absätzen 1 bis 3 vorgesehenen Freistellungen sollen auch gewährt werden, wenn die vorgenannten Waren an Bord von Luftfahrzeugen der benannten Unternehmen eines Vertragsstaates im Gebiet des anderen Vertragsstaates gebraucht oder während des Fluges verbraucht werden. Für die in Absatz 1 erwähnten Bordvorräte werden diese Freistellungen nur gewährt, wenn die Luftfahrzeuge in allen Flughäfen, die sie berühren, unter der Überwachung der Zollbehörden bleiben.

5. Ein Luftverkehr ist nicht mehr international, sobald ein Luftfahrzeug des einen Vertragsstaates in einem Flughafen des anderen Vertragsstaates einen Fluggast

Partie Contractante un passager ou une marchandise à destination d'un autre aéroport de la même Partie Contractante.

Article 7

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage d'un aéronef, délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante durant la période où ils sont en vigueur.

2. Chacune des deux Parties Contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante ou par un État tiers.

Article 8

Des échanges de vues entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes auront lieu périodiquement afin de prendre les mesures nécessaires à une étroite coopération sur toutes les questions ayant trait à l'application et à l'interprétation du présent Accord.

Article 9

1. Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation entre les Autorités compétentes des deux Parties Contractantes pour la discussion de l'interprétation, de l'application ou de la modification du présent Accord. Cette consultation commencera dans les 60 jours à compter du jour de réception de la demande.

2. Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter à cet Accord entreraient en vigueur conformément à la procédure prévue à l'article 24 ci-après.

Article 10

1. Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ne pourrait pas être réglé conformément aux Articles 8 et 9, soit entre les Autorités Aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis sur demande d'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

2. Ce tribunal sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements désignera un arbitre ; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un État tiers comme Président.

Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si dans le cours du mois suivant les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la

oder eine Ware zur Beförderung zu einem anderen Flughafen dieses Vertragsstaates aufgenommen hat.

Artikel 7

1. Die von dem einen Vertragsstaat ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine der Besatzung eines Luftfahrzeuges werden vom anderen Vertragsstaat als gültig anerkannt, solange sie in Kraft sind.

2. Jeder der beiden Vertragsstaaten behält sich das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die seinen eigenen Staatsangehörigen vom anderen Vertragsstaat oder einem dritten Staat ausgestellt sind, für Flüge über seinem eigenen Gebiet die Anerkennung zu verweigern.

Artikel 8

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet ein regelmäßiger Meinungsaustausch statt, um alle erforderlichen Maßnahmen für eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und die Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten zu treffen.

Artikel 9

1. Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens zwischen den zuständigen Behörden beider Vertragsstaaten kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Die Konsultation beginnt innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

2. Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 24 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren in Kraft.

Artikel 10

1. Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder die Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 8 oder 9 zwischen den Luftfahrtbehörden oder zwischen den Regierungen der Vertragsstaaten beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

2. Dieses Schiedsgericht setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen. Jede der beiden Regierungen benennt einen Schiedsrichter ; diese beiden Schiedsrichter einigen sich über die Benennung eines Staatsangehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden.

Wenn innerhalb eines Zeitraums von 2 Monaten von dem Tag an gerechnet, an dem eine der beiden Regierungen die schiedsgerichtliche Regelung einer Meinungsverschiedenheit beantragt hat, die beiden Schiedsrichter nicht benannt sind oder

désignation d'un Président, chaque Partie Contractante pourra demander au Président de la Cour Internationale de Justice de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

5. Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre, ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut. Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

Article 11

Si une Convention générale multilatérale, à laquelle les deux Parties Contractantes ont adhéré, entre en vigueur, les dispositions de la Convention multilatérale qui seraient en contradiction avec le présent Accord prévaudront.

Article 12

Les dispositions du Titre I du présent Accord sont applicables aux vols régis par les Titres II et III.

TITRE II

SERVICES AÉRIENS AGRÉÉS

Article 13

1. Pour l'exploitation des services sur les routes prévues au paragraphe 2 du présent article, les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront du droit :

- a) de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterrir ;
- b) de faire escale sur ledit territoire pour des raisons non commerciales ;
- c) d'y faire escale aux points figurant sur les routes prévues au paragraphe 2 du présent article pour débarquer et embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

wenn sich die Schiedsrichter innerhalb eines weiteren Monats nicht auf die Benennung des Vorsitzenden einigen, so kann jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs um die Ernennungen ersuchen.

3. Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gütliche Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

4. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Verlauf des Verfahrens etwa angeordnet werden und dem Schiedsspruch, der in jedem Falle als endgültig anzusehen ist, nachzukommen.

5. Kommt einer der Vertragsstaaten den Entscheidungen der Schiedsrichter nicht nach, kann der andere Vertragsstaat für die Dauer der Unterlassung die Rechte oder Vorrechte, die er dem in Verzug befindlichen Vertragsstaat auf Grund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen. Jeder Vertragsstaat trägt die Vergütung für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der Vergütung des benannten Vorsitzenden.

Artikel 11

Wenn ein allgemeines mehrseitiges Abkommen, dem beide Vertragsstaaten beigetreten sind, in Kraft tritt, so gehen dem vorliegenden Abkommen entgegenstehende Bestimmungen des mehrseitigen Luftverkehrsabkommens vor.

Artikel 12

Die Bestimmungen des Teils I dieses Abkommens finden auf die in den Teilen II und III dieses Abkommens geregelten Flüge Anwendung.

TEIL II

VEREINBARTER FLUGLINIENVERKEHR

Artikel 13

1. Zum Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien sollen die von jedem der Vertragsstaaten benannten Unternehmen berechtigt sein

- a) das Gebiet des anderen Vertragsstaates ohne Landung zu überfliegen,
- b) in dem genannten Gebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen,
- c) an den Punkten, die bei den nach Absatz 2 festgelegten Linien genannt sind, Landungen zum Absetzen und zur Aufnahme von Fluggästen, Post oder Fracht im internationalen Verkehr durchzuführen.

2. Les services que les entreprises désignées des deux Parties Contractantes sont autorisées à exploiter sont énumérés dans un tableau de routes qui devra être agréé et inclus dans un échange de notes diplomatiques.

3. Si des modifications au tableau de routes sont convenues, elles entreront en vigueur dès qu'elles auront été agréées dans un échange de notes diplomatiques conformément au paragraphe 2.

Article 14

1. Chacun des services sur les routes prévues au paragraphe 2 de l'article 13 du présent Accord peut être mis en exploitation immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie Contractante à qui ces droits ont été concédés, sous réserve que :

- a) la Partie Contractante à qui les droits ont été accordés ait désigné par écrit l'entreprise qui exploitera des services ;
- b) la Partie Contractante qui accorde les droits ait autorisé cette entreprise à ouvrir les services en question.

2. La Partie Contractante à laquelle l'entreprise est désignée donnera sans retard l'autorisation pour l'exploitation des services prévus, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4.

3. Chaque Partie Contractante aura le droit d'exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante la preuve que cette entreprise se trouve en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements appliqués par la première Partie Contractante en matière de trafic aérien international.

4. Chaque Partie Contractante se réserve la faculté de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'exercice des droits accordés en vertu du paragraphe 1 de l'Article 13 lorsque cette entreprise n'est pas en mesure de fournir sur demande la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de personnes ou de compagnies ressortissantes de l'autre Partie Contractante ou de cette dernière elle-même.

Article 15

1. Chaque Partie Contractante pourra révoquer l'autorisation accordée en vertu du paragraphe 2 de l'Article 14 lorsque l'entreprise désignée ne se conformera pas aux lois et règlements de l'autre Partie Contractante ou aux dispositions du présent Accord ou bien lorsqu'elle ne remplira pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même lorsque la preuve prévue au paragraphe 4 de l'article précédent n'aura pas été apportée.

2. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits visés à l'Article 13

2. Die Linien, welche die benannten Unternehmen den beider Vertragsstaaten zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der in einem diplomatischen Notenaustausch zu vereinbaren ist.

3. Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie in einem diplomatischen Notenaustausch entsprechend Absatz 2 vereinbart sind.

Artikel 14

1. Mit dem Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 13 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien kann auf Wunsch des Vertragsstaates, dem diese Rechte gewährt sind, sofort oder später begonnen werden, vorausgesetzt, daß

- a) der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt worden sind, das Unternehmen schriftlich benannt hat, welches die einzelnen Linien betreiben wird,
- b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem betreffenden Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den betreffenden Linienverkehr zu eröffnen.

2. Der Vertragsstaat, dem das Unternehmen benannt ist, wird vorbehaltlich der Bestimmung in Absatz 3 und 4 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb der vorgesehenen Linien erteilen.

3. Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, von den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis erbringen zu lassen, daß dieses Unternehmen in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Verordnungen des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

4. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 13 Absatz 1 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragsstaates oder diesem selbst zusteht.

Artikel 15

1. Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 14 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen, wenn das benannte Unternehmen sich nicht an die Gesetze und Vorschriften des anderen Vertragsstaates oder die Bestimmungen dieses Abkommens hält oder wenn es die daraus entspringenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 14 Absatz 4 nicht erbracht wird.

2. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Ausübung der in Artikel 13 benannten Rechte durch ein vom anderen Vertragsstaat benanntes Unternehmen

ci-dessus ou d'imposer à l'exercice de ces droits telles conditions qui lui paraîtraient nécessaires, dans les cas où l'entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a octroyé ces droits ou aux conditions prescrites dans le présent Accord. Ce droit sera exercé seulement après consultation des Parties Contractantes dans les conditions prévues à l'Article 9.

3. Chaque Partie Contractante aura le droit de remplacer par notification écrite adressée à l'autre Partie Contractante une entreprise désignée par une autre. La nouvelle entreprise désignée en remplacement de la première jouira des mêmes droits et aura les mêmes obligations que l'entreprise à laquelle elle aura été substituée.

Article 16

1. Les entreprises désignées par chacune des deux Parties Contractantes doivent être assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services sur les routes prévues au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord.

2. Les entreprises désignées par les deux Parties Contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

3. Pour l'exploitation des services de voisinage figurant au tableau de routes prévu au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord :

- a) La capacité totale mise en œuvre sur chacune des routes sera adaptée aux besoins qu'il est raisonnable de prévoir. Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes les entreprises désignées devront décider entre elles des mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire du trafic. Elles auront à en rendre compte immédiatement à leurs Autorités Aéronautiques respectives.
- b) La capacité visée à l'alinéa a) ci-dessus sera répartie autant que possible également entre les entreprises désignées allemandes et françaises exploitant des services sur les mêmes routes ;
- c) Au cas où les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes renonceraient à utiliser, sur une ou plusieurs routes, soit une fraction soit la totalité de la capacité de transport qui leur a été concédée, elles s'entendront avec les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie en vue de transférer à celle-ci pour un temps déterminé la totalité ou une fraction de la capacité de transport dont elles disposent dans la limite prévue. Les Autorités qui auront transféré tout ou partie de leurs droits pourront à tout moment les reprendre.
- d) Les entreprises désignées par les deux Parties qui exploiteraient des services aériens sur les mêmes lignes s'entendront sur les conditions dans lesquelles lesdits services seront exploités. Cette entente, tenant compte des capacités à mettre

auszusetzen oder für die Ausübung dieser Rechte ihm erforderlich erscheinende Bedingungen aufzuerlegen, wenn das Unternehmen sich nicht an die Gesetze und Vorschriften des Vertragsstaates, der die Rechte gewährt hat, oder an die in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen hält. Dieses Recht soll erst nach Konsultation zwischen den Vertragsstaaten nach Artikel 9 ausgeübt werden.

3. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat ein benanntes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das als Ersatz benannte neue Unternehmen genießt dieselben Rechte und unterliegt denselben Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 16

1. Den von den beiden Vertragsstaaten benannten Unternehmen wird gerechte und billige Behandlung zugesichert, um gleiche Betriebsmöglichkeiten auf den nach Artikel 13 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien zu gewährleisten.

2. Die von beiden Vertragsstaaten benannten Unternehmen sollen auf den gemeinsam betriebenen Linien auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht nehmen, damit nicht ihr beiderseitiger Fluglinienverkehr ungebührlich beeinträchtigt wird.

3. Für den Betrieb der nach Artikel 13 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien des Nachbarlinienverkehrs gilt folgendes :

- a) das gesamte auf jeder Linie zur Verfügung gestellte Beförderungsangebot wird dem voraussehbaren Bedarf angepaßt. Um dem Bedarf eines unvorhergesehenen oder zeitweiligen Verkehrs auf diesen Linien zu genügen, sollen sich die benannten Unternehmen untereinander über die geeigneten Maßnahmen verständigen, um dieser zeitweiligen Verstärkung des Verkehrs zu entsprechen. Sie haben hierüber unverzüglich ihre Luftfahrtbehörden zu verständigen ;
- b) das Beförderungsangebot zu Buchstabe a soll so gleichmäßig wie möglich zwischen den benannten deutschen und französischen Unternehmen, welche Dienste auf den gleichen Linien betreiben, aufgeteilt werden ;
- c) falls die Luftfahrtbehörden eines der Vertragsstaaten auf einer oder mehreren Linien ganz oder teilweise darauf verzichten, das ihnen zugestandene Beförderungsangebot auszunutzen, werden sie sich mit den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragsstaates ins Einvernehmen setzen, um diesen für eine bestimmte Zeit die gesamte oder einen Teil der Beförderungskapazität, über die sie innerhalb der vorgesehenen Begrenzung verfügen, zu übertragen. Die Behörden, die ihre Rechte ganz oder teilweise übertragen haben, können diese jederzeit wieder zurücknehmen ;
- d) die von den beiden Vertragsstaaten benannten Unternehmen, welche den Fluglinienverkehr auf den gleichen Linien betreiben, sollen sich über die Bedingungen ins Einvernehmen setzen, unter denen die Linien betrieben werden sollen. Dieses

en œuvre par chacune des entreprises, déterminera la fréquence des services, la répartition des horaires et, en général, les conditions techniques et économiques de l'exploitation.

- e) L'entente réalisée entre les entreprises désignées et toute modification qui y sera apportée doivent être approuvées par les Autorités Aéronautiques des deux Parties.

4. En ce qui concerne l'exploitation des autres services prévue au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord l'objectif primordial devra être la mise en œuvre d'une capacité correspondant aux besoins normalement prévisibles de trafic aérien international en provenance ou à destination de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise exploitant lesdits services. À titre complémentaire les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes pourront satisfaire, dans les limites de cette capacité aux besoins de trafic entre les territoires des États tiers situés sur les routes prévues et le territoire de l'autre Partie Contractante.

L'exercice de ces droits de trafic devra faire l'objet d'une entente entre les entreprises désignées des Parties Contractantes exploitant des services sur les mêmes routes.

Cette entente devra être approuvée préalablement par les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Une capacité additionnelle pourra être mise en œuvre chaque fois que le justifieront les besoins de trafic des pays desservis par la route.

Article 17

Les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes se communiqueront mutuellement sur demande tout document statistique ou autre nécessaire pour suivre l'exploitation des services sur les routes prévues au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord.

Article 18

1. La fixation des tarifs devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu notamment de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des tarifs appliqués par les autres entreprises qui exploiteraient tout ou partie des mêmes routes et des caractéristiques particulières présentées par chaque service telles que les conditions de vitesse et de confort.

2. La fixation des tarifs à appliquer pour l'exploitation des services sur les routes prévues au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord sera faite dans la mesure du possible par accord entre les entreprises désignées.

Einvernehmen, bei dem das von jedem Unternehmen zu stellende Beförderungsangebot zu berücksichtigen ist, soll die Häufigkeit des Dienstes, die Aufteilung der Flugpläne und ganz allgemein die technischen und wirtschaftlichen Bedingungen des Betriebs festlegen ;

- e) die zwischen den benannten Unternehmen erzielte Vereinbarung und jede Änderung dieser Vereinbarung bedürfen der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten.

4. Soweit es sich bei dem Betrieb auf den nach Artikel 13 Absatz 2 festgelegten Linien um den übrigen Linienverkehr handelt, soll in diesem Verkehr in erster Linie ein Beförderungsangebot zur Verfügung gestellt werden, das dem normalerweise voraussehbaren Bedarf des internationalen Luftverkehrs von oder nach dem Vertragsstaat, welcher das den Fluglinienverkehr betreibende Unternehmen benannt hat, entspricht. Ergänzend können die von dem einen Vertragsstaat benannten Unternehmen in den Grenzen dieses Beförderungsangebots die Verkehrsbedürfnisse zwischen den auf den festgelegten Linien liegenden Gebieten der dritten Staaten und dem Gebiet des anderen Vertragsstaates befriedigen.

Die Ausübung dieser Verkehrsrechte soll zwischen den benannten Unternehmen der Vertragsstaaten, die den Fluglinienverkehr auf den gleichen Linien betreiben, vereinbart werden.

Diese Vereinbarung bedarf der Zustimmung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten.

Ein zusätzliches Beförderungsangebot kann zur Verfügung gestellt werden, wenn es die Verkehrsbedürfnisse der Länder, durch welche die Linie führt, rechtfertigen.

Artikel 17

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten werden sich gegenseitig auf Anforderung alle statistischen oder sonstigen erforderlichen Unterlagen zum Zwecke der Nachprüfung des von den benannten Unternehmen auf den nach Artikel 13 Absatz 2 festgelegten Linien betriebenen Verkehrs zuleiten.

Artikel 18

1. Die Festsetzung der Tarife soll zu angemessenen Sätzen erfolgen unter Berücksichtigung insbesondere der Wirtschaftlichkeit des Betriebes, eines normalen Gewinns, der von den übrigen Unternehmen für die gleiche oder einen Teil der gleichen Linie verwendeten Tarife und der besonderen Gegebenheiten des jeweiligen Dienstes, wie z.B. der Geschwindigkeit und des Komforts.

2. Die Tarife, die bei dem Betrieb der nach Artikel 13 Absatz 2 festgelegten Linien anzuwenden sind, werden soweit wie möglich durch Vereinbarung zwischen den benannten Unternehmen festgesetzt.

Ces entreprises procéderont :

- a) soit en appliquant les résolutions qui auront pu être adoptées par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.).
- b) soit par entente directe, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien de pays tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours.

3. Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante au minimum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux, sous réserve de l'accord de ces Autorités.

4. Si les entreprises de transport aérien ne parvenaient pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2) ci-dessus ou si l'une des Parties Contractantes faisait connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3) précédent, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceraient d'aboutir à un règlement satisfaisant.

Si les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes ne parviennent pas à une entente il y aura lieu d'appliquer l'Article 10 du présent Accord. Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante, qui aura fait connaître son désaccord, aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs préalablement en vigueur.

Article 19

Les entreprises désignées communiqueront aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, au moins deux semaines avant le début d'une période d'exploitation sur les routes prévues au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord la nature de l'exploitation, les types d'appareils prévus, les horaires, ainsi que la durée de la période d'exploitation. Il en sera de même pour des modifications ultérieures.

TITRE III

TRANSPORTS AÉRIENS COMMERCIAUX NON RÉGULIERS

Article 20

Les entreprises des deux Parties Contractantes devront jouir du droit d'effectuer, en trafic aérien commercial non régulier,

- a) des vols au-dessus du territoire de l'autre Partie Contractante, sans y atterrir,

Die Unternehmen werden dabei wie folgt verfahren :

- a) durch Anwendung der etwaigen im Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrs-Verband (IATA) angenommenen Beschlüsse,
- b) oder durch unmittelbare Vereinbarung, gegebenenfalls nach Befragung der Luftverkehrsunternehmen dritter Länder, welche die gleichen Linien ganz oder teilweise betreiben.

3. Die auf diese Weise festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden eines jeden Vertragsstaates mindestens dreißig (30) Tage vor dem in Aussicht genommenen Zeitpunkt ihres Inkrafttretens zur Billigung vorzulegen. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die bezeichneten Behörden damit einverstanden sind.

4. Kommt zwischen den benannten Unternehmen über die Festsetzung eines Tarifs eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit dem ihm nach Absatz 3 vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so werden die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten sich bemühen, zu einer befriedigenden Regelung zu gelangen.

Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nicht zustande, so findet Artikel 10 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, soll der Vertragsstaat, der sich nicht einverstanden erklärt hat, das Recht haben, vom anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

Artikel 19

Die benannten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens zwei Wochen vor Beginn einer Betriebsperiode auf den nach Artikel 13 Absatz 2 festgelegten Linien die Art des Betriebes, die vorgesehenen Flugzeugtypen, die Flugpläne sowie die Dauer der Betriebsperiode mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

TEIL III

NICHTPLANMÄSSIGER GEWERBLICHER LUFTVERKEHR

Artikel 20

Unternehmen der beiden Vertragsstaaten sollen berechtigt sein, im nichtplanmäßigen gewerblichen Luftverkehr

- a) Flüge ohne Landung über dem Gebiet des anderen Vertragsstaates,

b) des vols avec atterrissage à des fins non commerciales sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

L'État survolé aura le droit, pour des raisons valables, de demander un atterrissage sur son territoire.

Article 21

1. Chaque Partie Contractante désignera par écrit à l'autre Partie Contractante les entreprises susceptibles d'effectuer des transports aériens commerciaux internationaux non réguliers à destination du territoire de l'autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante se déclare prête à retirer, sur demande justifiée de l'autre Partie Contractante, la désignation d'une entreprise.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 ci-après chaque Partie Contractante accordera sur simple notification adressée par les entreprises désignées l'autorisation d'effectuer des transports aériens commerciaux non réguliers à destination de son territoire.

3. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas accorder de telles autorisations si elle estime que les transports prévus dans la notification sont de nature à porter préjudice aux intérêts du trafic aérien de son pays, notamment à ceux de ses services réguliers.

4. La notification prévue devra parvenir au plus tard 48 heures avant l'exécution envisagée du transport. Toute notification qui n'aura pas entraîné un refus de la part des Autorités intéressées avant l'expiration du délai ci-dessus sera considérée comme valant autorisation. Les paragraphes 3 et 4 de l'Article 14 et le paragraphe 1 de l'Article 15 ci-dessus sont applicables à l'ensemble des transports prévus dans le présent titre.

Article 22

1. Pour les transports aériens commerciaux non réguliers suivants, effectués par les entreprises désignées, la notification de vol vaudra autorisation :

- a) vols effectués pour répondre à des conditions d'urgence ou dans des buts humanitaires sans observation du délai de notification prévu à l'Article 21, paragraphe 4 ;
- b) vols de taxis aériens d'une capacité n'excédant pas quatre places de passagers ;
- c) vols d'affrètement effectués pour le compte d'une personne qui utilise la totalité de la capacité de l'aéronef pour son usage personnel ou pour le compte d'un groupement, commercial ou non, qui utilise pour le transport de son personnel ou de marchandises la totalité de la capacité de l'aéronef, à condition que, dans l'un ou l'autre cas, aucune partie de cette capacité ne soit cédée à un tiers ;
- d) vols destinés exclusivement aux transports de marchandises.

b) Flüge mit Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken in dem Gebiet des anderen Vertragsstaates durchzuführen.

Der überflogene Staat ist berechtigt, aus triftigen Gründen eine Landung in seinem Gebiet zu verlangen.

Artikel 21

1. Jeder Vertragsstaat wird dem anderen Vertragsstaat schriftlich Unternehmen benennen, die berechtigt sein sollen, internationalen nichtplanmäßigen gewerblichen Luftverkehr in das Gebiet des anderen Vertragsstaates zu betreiben. Jeder Vertragsstaat erklärt sich bereit, auf begründeten Antrag des anderen Vertragsstaates die Benennung eines Unternehmens zurückzuziehen.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Absatzes 3 wird jeder Vertragsstaat nach einfacher Anmeldung durch die benannten Unternehmen Genehmigung zu nichtplanmäßigem gewerblichen Luftverkehr in sein Gebiet erteilen.

3. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, derartige Genehmigungen nicht zu erteilen, wenn er der Auffassung ist, daß der nach der Anmeldung beabsichtigte Verkehr den Interessen des Luftverkehrs seines Landes, insbesondere seines planmäßigen Verkehrs, abträglich ist.

4. Die vorgesehene Anmeldung muß spätestens 48 Stunden vor der beabsichtigten Durchführung des Verkehrs eintreffen. Jede Anmeldung, die von seiten der beteiligten Behörden nicht vor Ablauf der vorgenannten Frist abgelehnt worden ist, gilt als Genehmigung. Artikel 14 Absatz 3 und 4 und Artikel 15 Absatz 1 gelten für den gesamten, in diesem Teil vorgesehenen Verkehr.

Artikel 22

1. Für folgenden nichtplanmäßigen gewerblichen Luftverkehr der benannten Unternehmen gilt die Anmeldung als Genehmigung :

- a) Flüge zur Hilfeleistung in Notfällen oder zur Erfüllung humanitärer Aufgaben ohne Einhaltung der Anmeldefrist nach Artikel 21 Absatz 4,
- b) Taxiflüge, mit einem Fassungsvermögen von nicht mehr als 4 Fluggästen,
- c) Flüge, die ausgeführt werden auf Rechnung einer Einzelperson, die den gesamten Laderaum des Luftfahrzeugs für ihren eigenen Gebrauch nutzt oder eines gewerblichen oder nichtgewerblichen Unternehmens, das den gesamten Laderaum des Luftfahrzeugs zur Beförderung seines Personals oder seiner Fracht nutzt, vorausgesetzt, daß in keinem Fall Laderaum weitervermietet wird,
- d) Flüge, die ausschließlich zur Beförderung von Fracht bestimmt sind.

2. Les transports mentionnés aux alinéas *b)*, *c)* et *d)* ci-dessus ne devront pas revêtir le caractère d'une série systématique de vols, quel que soit le nombre d'entreprises en cause.

3. L'exécution des transports prévus aux alinéas *b)*, *c)* et *d)* du paragraphe ci-dessus pourra être interdite ou révoquée lorsque les conditions prévues au paragraphe 3 de l'Article 21 se rencontreront.

TITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 23

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, dénoncer le présent Accord. L'Accord cessera d'être en vigueur douze mois après la date de réception de la notification de dénonciation par l'autre Partie Contractante, à moins que les deux Parties Contractantes ne conviennent que la notification de dénonciation soit retirée avant l'expiration de ce délai.

Article 24

Le présent Accord entrera en vigueur un mois après la date à laquelle les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

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

FAIT à Paris le 4 octobre 1955, en double exemplaire, dans les langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour la République Française :

(Signé) MASSIGLI

R. LEMAIRE

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

(Signé) v. MALTZAN

K. KNIPFER

2. Die unter Buchstaben *b*, *c* und *d* genannten Flüge dürfen nicht eine systematische Reihe bilden, ohne Rücksicht auf die Anzahl der Unternehmen, welche die Flüge durchführen.

3. Die Durchführung der unter Absatz 1 Buchstaben *b*, *c* und *d* aufgeführten Flüge kann widerrufen oder untersagt werden, wenn die Voraussetzungen des Artikels 21 Absatz 3 vorliegen.

TEIL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 23

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen tritt 12 Monate nach dem Tag, an dem die Kündigung des anderen Vertragsstaates eingegangen ist, außer Kraft, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht worden ist.

Artikel 24

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, in dem sich die Vertragsstaaten gegenseitig mitgeteilt haben, daß die für sie geltenden verfassungsmäßigen Voraussetzungen erfüllt sind.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommens unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Paris am 4. Oktober 1955 in doppelter Urschrift in deutscher und französischer Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland :

(gezeichnet) v. MALTZAN

K. KNIPFER

Für die Französische Republik :

(gezeichnet) MASSIGLI

R. LEMAIRE

No. 5044. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE
FRENCH REPUBLIC AND THE FEDERAL REPUBLIC
OF GERMANY. SIGNED AT PARIS, ON 4 OCTOBER 1955

The French Republic

and

The Federal Republic of Germany,

Desiring to conclude an air transport agreement between their countries, have agreed as follows :

TITLE I

GENERAL PROVISIONS

Article 1

For the purposes of this Agreement,

- (a) The expression "aeronautical authorities" means :
in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport,
and, in the case of the French Republic, the Secretary-General for Civil and
Commercial Aviation,
or, in either case, any other person or body authorized to perform the functions
for which the said official is responsible ;
- (b) The expression "designated airline" means an airline which one Contracting
Party shall have designated in writing to the other Contracting Party, in accord-
ance with title II or III of this Agreement, as the airline authorized to operate
international air services.
- (c) The words "aircraft equipment", "stores" and "spare parts" have the meanings
assigned to them in annex 9 to the Convention on International Civil Aviation
(ICAO).²

Article 2

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights
specified in this Agreement for the purpose of the operation of international air
services by the airlines designated by the other Contracting Party.

¹ Came into force on 30 September 1957, one month after 30 August 1957, the date on
which the two Contracting Parties notified each other that their respective constitutional require-
ments had been fulfilled, in accordance with article 24.

² See footnote 1, p. 78 of this volume.

2. This Agreement shall not apply to State aircraft used as military, customs or police aircraft.

Article 3

1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the other Contracting Party.

2. In the event of a serious infringement of the laws and regulations in question, special conditions may be imposed forthwith on such aircraft in order to prevent the recurrence of such infringement. If a serious infringement of laws and regulations relating to air safety is involved, flight may be prohibited forthwith.

3. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to, stay in or departure from its territory of passengers, crews, mail or cargo (such as regulations relating to admission, departure, immigration, passports, customs and quarantine) shall apply to the passengers, crews, mail or cargo of aircraft of the other Contracting Party.

Article 4

1. The admission of aircraft of one Contracting Party to the territory of the other Contracting Party or their departure from the said territory shall be restricted to customs airports. In individual cases the aeronautical authorities may permit admission at and departure from other airports provided that it has been possible to make the necessary arrangements for customs and police clearance.

2. The aircraft of each Contracting Party shall be entitled to use the aeronautical facilities at airports of the other Contracting Party.

Article 5

The charges imposed by each Contracting Party for the use of airports and other aeronautical facilities by aircraft of the other Contracting Party shall not be higher than those payable by domestic aircraft of the same type similarly employed.

Article 6

Each Contracting Party shall grant the following fiscal privileges to aircraft employed in international traffic by a designated airline of the other Contracting Party :

(1) Aircraft employed by the designated airlines of one Contracting Party which enter the territory of the other Contracting Party and which are thereafter to depart from or to fly in transit over the said territory, together with fuel, lubricating oils, spare parts, aircraft equipment, stores and general supplies intended solely for use

by those aircraft and imported and re-exported therewith, shall under the conditions laid down in the customs regulations of the other Contracting Party be exempt in its territory from customs duties and other charges levied in connexion with the importation, exportation and transit of goods. This provision shall not apply to charges levied as consideration for services rendered.

(2) Fuel, lubricating oils, spare parts, aircraft equipment and general supplies which are intended solely for use by the aircraft of one Contracting Party referred to in paragraph (1) and which are temporarily imported free of duty into the territory of the other Contracting Party, under the conditions laid down in its customs regulations, by or on behalf of the owner or operator and are to be re-exported on board the said aircraft shall be exempt from customs duties and other charges levied in connexion with the importation, exportation and transit of goods. This provision shall not apply to charges levied as consideration for services rendered.

(3) Fuel and lubricating oils taken on board aircraft employed by the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and re-exported shall remain exempt, under the conditions laid down in the customs regulations of the latter Contracting Party, from customs duties, consumption taxes and other national charges. This provision shall not apply to charges levied as consideration for services rendered.

(4) The exemptions provided for in paragraphs (1) to (3) above shall likewise be granted where the aforesaid goods are used on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party, or are consumed in flight, in the territory of the other Contracting Party. In the case of the stores referred to in paragraph (1) the said exemptions shall not be granted unless the aircraft are kept under the supervision of the customs authorities at all the airports at which they call.

(5) It is agreed that traffic shall cease to be deemed international when an aircraft of one Contracting Party has picked up, at an airport of the other Contracting Party, a passenger or item of cargo for carriage to another airport of the same Contracting Party.

Article 7

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and aircraft crew licences issued or recognized by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party as long as they are in force.

2. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by a third State.

Article 8

There shall be regular exchanges of views between the aeronautical authorities of the Contracting Parties so that all necessary measures may be taken to ensure

close collaboration in all matters affecting the application and interpretation of this Agreement.

Article 9

1. Either Contracting Party may at any time request a consultation between the competent authorities of the two Contracting Parties for the purpose of discussing the interpretation, application or modification of this Agreement. Such consultation shall begin within sixty days from the date of receipt of the request.

2. Any agreed modification of this Agreement shall become effective in accordance with the procedure prescribed in article 24 hereinafter.

Article 10

1. Any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement which cannot be settled between the aeronautical authorities or between the Governments of the Contracting Parties in accordance with articles 8 and 9 shall, at the request of either Contracting Party, be referred to an arbitral tribunal.

2. Such arbitral tribunal shall consist of three members. Each of the two Governments shall appoint one arbitrator; these two arbitrators shall then agree upon the appointment of a national of a third State as chairman.

If the two arbitrators have not been appointed within two months from the date on which one of the two Governments proposed that the dispute should be settled by arbitration, or if the arbitrators fail to agree on the appointment of a chairman within a further period of one month, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointments.

3. If the arbitral tribunal cannot arrive at an amicable settlement of the dispute, it shall take a decision by majority vote. Unless the Contracting Parties agree otherwise, the arbitral tribunal shall establish its own rules of procedure and determine its place of meeting.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any provisional measures ordered in the course of the proceedings and with the arbitral award, which shall in every case be final.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with the arbitral awards, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default. Each Contracting Party shall pay the remuneration for the services of its own arbitrator and half the remuneration of the chairman appointed.

Article 11

In the event of the entry into force of a general multilateral convention to which both Contracting Parties have acceded, such provisions of the multilateral convention as may conflict with this Agreement shall prevail.

Article 12

The provisions of title I of this Agreement shall apply to the flights governed by titles II and III.

TITLE II

AGREED SERVICES

Article 13

1. For the purpose of operating services on the routes specified under paragraph 2 of this article, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the right :

- (a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party ;
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes ;
- (c) To make stops therein at the points named on the routes specified under paragraph 2 of this article for the purpose of setting down and picking up international traffic in passengers, mail or cargo.

2. The services which the designated airlines of the two Contracting Parties shall have the right to operate shall be specified in a route schedule to be agreed in an exchange of diplomatic notes.

3. Any modification of the route schedule shall become effective when agreed in an exchange of diplomatic notes in accordance with paragraph 2.

Article 14

1. Services on the routes specified under article 13, paragraph 2, of this Agreement may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights in question are granted, provided that :

- (a) The Contracting Party to which the rights have been granted has designated in writing the airline which is to operate particular services ;
- (b) The Contracting Party granting the rights has authorized the airline concerned to inaugurate such services.

2. The Contracting Party to which the airline is designated shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4, without delay issue a permit for the operation of the specified services.

3. Each Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to furnish proof that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied by the first Contracting Party to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party reserves the right to withhold the exercise of the rights granted in article 13, paragraph 1, from an airline designated by the other Contracting Party if that airline is unable on request to furnish proof that substantial ownership and effective control of the airline are vested in nationals or bodies corporate of the other Contracting Party or in the other Contracting Party itself.

Article 15

1. Each Contracting Party may revoke the permit granted under article 14, paragraph 2, if the designated airline fails to comply with the laws and regulations of the other Contracting Party or with the provisions of this Agreement, or fails to fulfil its obligations thereunder. The foregoing shall also apply in the event of failure to furnish the proof required under article 14, paragraph 4.

2. Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by a designated airline of the other Contracting Party of the rights referred to in article 13, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights, in any case where such airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party which has granted the rights or with the conditions prescribed in this Agreement. This right shall be exercised only after consultation between the Contracting Parties in accordance with article 9.

3. Each Contracting Party shall have the right, by giving notice in writing to the other Contracting Party, to replace a designated airline by another airline. The new airline designated as a replacement shall have the same rights and obligations as the airline which it replaces.

Article 16

1. The airlines designated by each Contracting Party shall be ensured fair and equitable treatment so that they may enjoy equal opportunities in the operation of services on the routes specified under article 13, paragraph 2, of this Agreement.

2. Where the airlines designated by the two Contracting Parties operate on the same routes, they shall take one another's interests into account so as not to affect unduly their respective services.

3. In the operation of neighbourhood services on the routes specified under article 13, paragraph 2, of this Agreement :

(a) The total capacity placed in operation on each route shall be adapted to reasonably foreseeable requirements. In order to meet unforeseen or temporary traffic requirements on these routes, the designated airlines shall agree among themselves on appropriate measures to meet such temporary increase in traffic. They shall immediately report thereon to their respective aeronautical authorities.

- (b) The capacity referred to in sub-paragraph (a) above shall so far as possible be distributed equally among the designated German and French airlines operating services on the same routes.
- (c) If the aeronautical authorities of one Contracting Party forego the use, on one or more routes, of all or part of the transport capacity allocated to them, they shall come to an agreement with the aeronautical authorities of the other Party with a view to transferring to the latter for a specified period all or part of the transport capacity available to them to the extent specified. The authorities which transfer all or part of their rights may recover them at any time.
- (d) Airlines designated by the two Parties which operate air services on the same routes shall agree upon the conditions under which the said services shall be operated. Such agreement, which shall take into account the capacities to be placed in operation by each airline, shall specify the frequency of services, the organization of time-tables and the general technical and economic conditions of operation.
- (e) The agreement arrived at between the designated airlines and any change introduced therein shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the two Parties.

4. So far as the operation of the other services specified under article 13, paragraph 2, is concerned, the primary objective shall be the provision of capacity adequate to satisfy the normal foreseeable requirements of international air traffic originating in or destined for the Contracting Party which has designated the airline operating the said services. In addition the airlines designated by one Contracting Party may, subject to the limits of the said capacity, satisfy traffic requirements between the territories of third States situated on the specified routes and the territory of the other Contracting Party.

The exercise of these traffic rights shall be the subject of an agreement between the designated airlines of the Contracting Parties operating services on the same routes.

Such agreement shall be subject to approval in advance by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Supplementary capacity may be placed in operation whenever it is warranted by the traffic requirements of the countries situated on the route.

Article 17

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall supply to each other on request such statistical or other data as may be required for the purpose of reviewing the operation of services by the designated airlines on the routes specified under article 13, paragraph 2.

Article 18

1. Tariffs shall be fixed at reasonable levels, regard being had in particular to economy of operation, reasonable profit, tariffs applied by other airlines operating on all or part of the same route, and the special characteristics of each service, such as standards of speed and accommodation.

2. The tariffs to be charged on services on the routes specified under article 13, paragraph 2, shall so far as possible be fixed by agreement between the designated airlines.

These airlines shall proceed :

- (a) By applying any resolutions adopted under the rate-fixing procedure of the International Air Transport Association (IATA) ; or
- (b) By direct agreement after consultation, where necessary, with any airlines of any third country operating on all or part of the same routes.

3. The tariffs so fixed shall be submitted to the aeronautical authorities of each Contracting Party for approval not less than thirty (30) days before the date laid down for their entry into force ; in special cases this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. Should the designated airlines fail to agree on the fixing of a tariff in accordance with paragraph 2 above, or should one Contracting Party make known its dissatisfaction with the tariff submitted to it in accordance with paragraph 3 above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to reach a satisfactory solution.

If the aeronautical authorities of the two Contracting Parties fail to reach agreement, the provisions of article 10 shall apply. Pending an arbitral award, the Contracting Party expressing dissatisfaction shall have the right to require the other Contracting Party to maintain the tariffs previously in effect.

Article 19

The designated airlines shall, not later than two weeks before the start of a period of operation on the routes specified under article 13, paragraph 2, communicate to the aeronautical authorities of both Contracting Parties the method of operation, the types of aircraft to be used, the time-tables and the length of the period of operation. The foregoing shall also apply to subsequent modifications.

TITLE III

NON-SCHEDULED COMMERCIAL AIR TRANSPORT

Article 20

Airlines of each Contracting Party shall enjoy the right, in non-scheduled commercial air traffic :

- (a) To make flights without landing across the territory of the other Contracting Party ;
- (b) To make flights with stops for non-traffic purposes in the territory of the other Contracting Party.

The State over which the aircraft fly shall be entitled, for good and sufficient reasons, to require a landing in its territory.

Article 21

1. Each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party the airlines which are to be authorized to provide non-scheduled international commercial air transport to the territory of the other Contracting Party. Each Contracting Party undertakes to withdraw the designation of an airline at the request, accompanied by a statement of reasons, of the other Contracting Party.

2. Subject to the provisions of paragraph 3 hereinafter, each Contracting Party shall, on simple notification by the designated airlines, give permission for the provision of non-scheduled commercial air transport to its territory.

3. Each Contracting Party reserves the right to withhold such permission where it considers that the transport specified in the notice would be prejudicial to the interests of the air traffic, especially the scheduled air services, of its own country.

4. The prescribed notice must be received not later than forty-eight hours before the proposed transport is effected. Unless the notice is rejected by the authorities concerned before the expiry of the above time-limit, it shall be deemed to constitute permission. Article 14, paragraphs 3 and 4, and article 15, paragraph 1, shall apply to all transport covered by this title.

Article 22

1. Notice of the flight shall constitute authority for the provision of the following types of non-scheduled commercial air transport by the designated airlines :

- (a) Flights made for the purpose of rendering aid in emergency or for humanitarian reasons, without regard to the time-limit for notice prescribed by article 21, paragraph 4 ;
- (b) Flights by air taxis with a capacity not exceeding four passengers ;
- (c) Flights made under charter to an individual who utilizes the entire capacity of the aircraft for his own purposes or to a commercial or non-commercial undertaking which utilizes the entire capacity of the aircraft for the carriage of its personnel or goods, provided that, in either case, no capacity is disposed of to any third party ;
- (d) Flights intended solely for the carriage of goods.

2. The flights referred to in sub-paragraphs (b), (c) and (d) shall not form a regular series, irrespective of the number of airlines involved.

3. Permission to make flights under paragraph 1, sub-paragraphs (b), (c) and (d), may be revoked or withheld when the conditions specified in article 21, paragraph 3, apply.

TITLE IV

FINAL PROVISIONS

Article 23

Either Contracting Party may denounce this Agreement at any time. The Agreement shall cease to have effect twelve months after the date of receipt of the notice of denunciation by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period.

Article 24

This Agreement shall enter into force one month after the date by which the Contracting Parties shall have notified each other that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

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

DONE in Paris, on 4 October 1955, in duplicate in the French and German languages, both texts being equally authentic.

For the French Republic :

(Signed) MASSIGLI

R. LEMAIRE

For the Federal Republic of Germany :

(Signed) v. MALTZAN

K. KNIPFER

No. 5045

**UNITED STATES OF AMERICA
and
CANADA**

**Exchange of notes (with annex) constituting an agreement
relating to the establishment of a ballistic missile early
warning system. Ottawa, 13 July 1959**

Official text: English.

Registered by the United States of America on 14 March 1960.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
et
CANADA**

**Échange de notes (avec annexe) constituant un accord relatif
à l'établissement d'un système de pré-alerte contre les
engins balistiques. Ottawa, 13 juillet 1959**

Texte officiel anglais.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 14 mars 1960.

No. 5045. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND CANADA RELATING TO THE ESTABLISHMENT OF A BALLISTIC MISSILE EARLY WARNING SYSTEM. OTTAWA, 13 JULY 1959

I

The American Ambassador to the Canadian Secretary of State for External Affairs

No. 322

The Ambassador of the United States of America presents his compliments to the Secretary of State for External Affairs, and has the honor to refer to recent discussions between agencies of our two Governments regarding the mutual defense interests of Canada and the United States in establishing at the earliest time a ballistic missile early warning system.

In these discussions it was recognized that there was a need to develop an integrated communications system to provide information to the North American Air Defense Command. The United States Air Force has selected a communications systems contractor which will work closely with appropriate agencies of the two Governments in carrying out this work under contract. Such an integrated communications system will involve the use of existing communications systems in Canada and may involve, as well, the construction of some new communications facilities in Canada. It is the intention of the United States to utilize Government as well as commercial communications facilities in Canada to the maximum extent possible consistent with technical capabilities, in order to obtain the required service.

It is understood that any action to be taken by the United States Government in connection with the establishment of a ballistic missile early warning system is subject to the availability of funds.

The United States Government now proposes that the activities which are to occur on Canadian territory in connection with the establishment, maintenance and operation of an integrated communications system in support of a ballistic missile early warning system be governed by the conditions set forth in the Annex²

¹ Came into force on 13 July 1959 by the exchange of the said notes.

² See p. 240 of this volume.

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

N° 5045. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD³
ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE CANADA
RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT D'UN SYSTÈME DE
PRÉ-ALERTE CONTRE LES ENGINs BALISTIQUES.
OTTAWA, 13 JUILLET 1959

I

*L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Secrétaire d'État aux affaires extérieures
du Canada*

N° 322

L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique présente ses compliments au Secrétaire d'État aux Affaires Extérieures et a l'honneur de lui rappeler les entretiens récents entre les services des deux Gouvernements intéressés touchant l'établissement d'un système de pré-alerte contre les engins balistiques, dans l'intérêt de la défense commune du Canada et des États-Unis.

Il a été admis, au cours de ces entretiens, qu'il est nécessaire d'établir un système intégré de communication pouvant fournir les renseignements voulus au Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord. L'aviation militaire des États-Unis s'est assuré les services d'un entrepreneur en systèmes de communication, qui collaborera étroitement avec les organismes autorisés des deux Gouvernements, pour exécuter ces travaux en vertu d'un contrat. Le système intégré de communication fera usage des systèmes de communication qui existent au Canada, et pourra aussi entraîner l'aménagement de nouveaux services de communication en territoire canadien. Les États-Unis se proposent d'employer les installations de communication gouvernementales et commerciales se trouvant au Canada, en tirant tout le parti possible des capacités techniques pour obtenir le service voulu.

Il est entendu que toute action entreprise par le Gouvernement des États-Unis touchant l'établissement d'un système de pré-alerte contre les engins balistiques sera fonction du montant des fonds disponibles.

Le Gouvernement des États-Unis propose que l'activité qui aura cours en territoire canadien du fait de l'établissement, de l'entretien et de l'utilisation d'un système intégré de communication appuyant un système de pré-alerte contre les engins balistiques soit régie par les dispositions que renferme l'Annexe⁴ à la présente

¹ Traduction du Gouvernement canadien.

² Translation by the Government of Canada.

³ Entré en vigueur le 13 juillet 1959 par l'échange desdites notes.

⁴ Voir p. 241 de ce volume.

to this Note. If these conditions are acceptable to the Canadian Government, it is proposed that this Note and the Secretary's reply constitute an Agreement between the two Governments, effective from the date of the reply.

Enclosure :

Annex. ¹

Embassy of the United States of America

Ottawa, July 13, 1959

A N N E X

STATEMENT OF CONDITIONS GOVERNING THE ESTABLISHMENT, MAINTENANCE AND OPERATION OF COMMUNICATIONS FACILITIES IN CANADA AS PART OF THE BALLISTIC MISSILE EARLY WARNING SYSTEM

(Hereafter, unless the context otherwise requires, "Canada" means the Government of Canada, "United States" means the Government of the United States of America, and "BMEWS" means the Ballistic Missile Early Warning System.)

1. *Consultation*

A communications systems contractor has been selected by the United States which will carry out the communications portion of the BMEWS Project. The United States has established a BMEWS Project Office which will direct and coordinate the work under this Project. Interested Canadian Government agencies will participate in the Project Office to facilitate consultation on matters covered by this statement of conditions.

2. *Site Surveys and Engineering Studies*

The United States may make engineering and other technical surveys and conduct path loss tests to determine suitable sites. These surveys will require contact with Canadian industry to determine the availability of existing commercial communications facilities. Representatives of the Royal Canadian Air Force and the Canadian Department of Transport will be included in survey teams. Interested Canadian Government departments will be informed through full consultation at all stages of such surveys as they proceed, and will be provided copies of all official reports made upon completion of surveys. Any arrangements which might involve use of provincial or private property will be made only through appropriate Canadian Government agencies. Advance information concerning contacts which will be required with Canadian telephone companies will be furnished to representatives of the Canadian Government at the BMEWS Project Office to permit any desired participation by the Canadian Government.

¹ See below.

Note. Si ces conditions agréent au Gouvernement canadien, la présente Note et la réponse du Secrétaire pourraient constituer un accord entre les deux Gouvernements, accord qui entrerait en vigueur à la date de la susdite réponse.

Pièce jointe :
Annexe ¹.

Ambassade des États-Unis d'Amérique
Ottawa, le 13 juillet 1959

A N N E X E

EXPOSÉ DES CONDITIONS APPLICABLES À L'ÉTABLISSEMENT, À L'ENTRETIEN ET À L'UTILISATION D'INSTALLATIONS DE COMMUNICATION AU CANADA DANS LE CADRE DU SYSTÈME DE PRÉ-ALERTE CONTRE LES ENGINES BALISTIQUES

(Sauf indication différente du contexte, le mot « Canada » désigne ci-après le Gouvernement du Canada, les mots « États-Unis », le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, et le sigle « SPEB », le Système de pré-alerte contre les engins balistiques.)

1. Consultation

Les États-Unis ont désigné un entrepreneur en systèmes de communication pour réaliser la partie communications du SPEB. Les États-Unis ont établi un Bureau du SPEB qui dirigera et coordonnera les travaux de toute l'entreprise SPEB. Les services intéressés du Gouvernement du Canada seront représentés au sein du Bureau du SPEB, ce qui facilitera la consultation dans les domaines visés par le présent Exposé de conditions.

2. Levés et études pour le choix des emplacements

Les États-Unis pourront effectuer des études techniques diverses ainsi que des essais relatifs aux affaiblissements de transmission, en vue du choix des emplacements qui conviendront le mieux. Ces levés exigeront le maintien de rapports continus avec l'industrie canadienne afin que l'on connaisse bien dans chaque cas les moyens de communication qu'offre déjà le secteur privé. Les équipes chargées de ces levés comprendront des représentants de l'Aviation royale du Canada et du ministère des Transports du Canada. Les ministères intéressés du Gouvernement du Canada seront tenus au courant de cette activité grâce à des consultations constantes portant sur tous les aspects des levés en cours, et ils recevront tous les rapports officiels présentés au terme des levés. Il ne sera conclu d'arrangements comportant l'utilisation de biens provinciaux ou privés que par l'intermédiaire des services compétents du Gouvernement canadien. Le Bureau du SPEB fournira à l'avance aux représentants du Gouvernement canadien, afin que celui-ci soit en mesure d'intervenir à son gré, des renseignements relatifs aux rapports qu'il y aura lieu d'établir avec les compagnies canadiennes de téléphone.

¹ Voir ci-dessous.

3. *Sites*

The location and size of all airstrips and the location of all sites, roads, wharves and jetties required for BMEWS in Canada shall be a matter of mutual agreement by appropriate agencies of the two Governments. Canada shall, without charge to the United States, acquire and retain title to all lands required for BMEWS. Canada grants and assures to the United States, without charge, such rights of access, use and occupancy as may be required for the establishment, maintenance and operation of BMEWS.

4. *Plans*

Plans of the buildings, airstrips, roads (including access roads) and similar facilities, information concerning use of local materials, such as rock fill, sand and gravel, and information concerning other arrangements related to construction and major items of equipment, shall, if requested, be supplied to the appropriate Canadian authorities in sufficient detail to give an adequate idea of the scope of the proposed construction. Canadian officials shall have the right of inspection during construction. Proposals for subsequent construction, or major alterations, shall be discussed with the appropriate Canadian authorities.

5. *Construction*

(a) Procedures for awarding contracts for construction of the communications facilities and for the procurement of construction equipment, construction supplies, and related technical services shall be determined by agreement between appropriate agencies of the two governments.

(b) Rates of pay and working conditions will be set after consultation with the Canadian Department of Labour, in accordance with the Canadian Fair Wages and Hours of Labour Act.

6. *Procurement of Electronic Equipment*

The Canadian Government reaffirms the principle that electronic equipment at installations on Canadian territory should, as far as practicable, be manufactured in Canada. The question of practicability must, in each case, be a matter for consultation between the appropriate Canadian and United States agencies to determine the application of the principle. The factors to be taken into account shall include availability at the time period required, cost and performance. For the purpose of applying these principles to the BMEWS Project, the BMEWS Project Office shall be used as far as possible as the instrument for effective consultation between the Canadian and United States agencies concerned.

7. *Canadian Law*

Nothing in this Agreement shall derogate from the application of Canadian law in Canada, *provided*, that if in unusual circumstances its application may lead to unreasonable delay or difficulty in the establishment, maintenance, or operation of the communications facilities, United States authorities may request the assistance of Canadian

3. *Emplacements*

L'emplacement et les dimensions des pistes d'aviation ainsi que l'emplacement de tous terrains, routes, quais et jetées nécessaires aux installations du SPEB en territoire canadien devront être déterminés d'un commun accord par les organismes compétents des deux Gouvernements. Le Canada se rendra acquéreur et conservera la propriété, sans frais pour les États-Unis, de tous les terrains nécessaires. Le Canada accorde et assure aux États-Unis, gratuitement, tous droits d'accès, d'usage et d'occupation que pourront rendre nécessaires l'établissement, l'entretien et l'utilisation du SPEB.

4. *Plans*

Les plans des bâtiments, pistes d'aviation, routes (routes d'accès y compris) et autres aménagements, les renseignements relatifs à l'emploi éventuel de matériaux locaux tels que pierre à remblayer, sable et gravier, et les détails de toutes autres dispositions à prendre en ce qui concerne la construction et le gros outillage devront être fournis sur demande aux autorités canadiennes compétentes avec des précisions suffisantes pour donner une juste idée de l'ampleur des travaux projetés. Les représentants du Gouvernement canadien pourront faire l'inspection des chantiers. Tous projets de travaux ultérieurs de construction ou de transformations majeures devront faire l'objet d'une discussion avec les autorités canadiennes compétentes.

5. *Construction*

a) Le mode d'adjudication des contrats pour la construction des installations de communication et pour la fourniture du matériel et des matériaux de construction ainsi que des services techniques nécessaires sera déterminé dans chaque cas par accord entre les organismes compétents des deux Gouvernements.

b) Les taux de rémunération et les conditions de travail seront fixés après consultation du ministère canadien du Travail et conformément à la Loi canadienne sur les justes salaires et les heures de travail.

6. *Matériel électronique*

Le Gouvernement canadien pose de nouveau en principe que le matériel électronique des installations situées en territoire canadien doit, dans la mesure où la chose est pratique, être fabriqué au Canada. La question de savoir si la fabrication au Canada est pratique devra faire l'objet dans chaque cas de consultations entre les organismes compétents du Canada et des États-Unis. Au nombre des éléments à considérer devront figurer la possibilité d'obtenir le matériel en temps voulu, ainsi que le prix et la qualité du fonctionnement. Pour l'application de ce principe aux travaux du SPEB, les consultations directes entre organismes intéressés du Canada et des États-Unis se dérouleront le plus possible dans le cadre du Bureau du SPEB.

7. *Législation canadienne*

Aucune disposition du présent Accord ne devra déroger à l'application des lois canadiennes au Canada ; toutefois, dans toutes circonstances exceptionnelles où l'application de ces lois entraînerait des longueurs ou des difficultés exagérées pour l'établissement, l'entretien ou l'utilisation des installations de communication, les autorités des

authorities in seeking appropriate alleviation. Canadian authorities shall give sympathetic consideration to any such request submitted by United States authorities.

8. *Operation and Manning*

(a) Where the establishment in Canada of new communications facilities is necessary, the question of manning and operation, including the extent of Canadian participation, shall be determined by agreement between appropriate agencies of the two Governments. It is understood that the systems contractor of the United States may be required to operate some or all of such facilities for at least an initial two-year period. It is also understood that Canada reserves the right, on reasonable notice, to take over the operation and manning of any or all of the communications installations located in Canada in connection with BMEWS. Canada will ensure the effective operation, in association with the United States, of any installations it takes over.

(b) The United States may station military and civilian personnel under the control and command of United States military authorities at the sites; the numbers of personnel to be stationed at any particular site will be a matter for mutual agreement between the appropriate agencies of the two Governments, and will, in any case, not exceed the minimum required to operate the BMEWS facilities effectively. The over-all manning policy as between the employment of military and civilian personnel shall be the subject of agreement between appropriate agencies of the two Governments.

(c) In light of the fact that the BMEWS Project is being undertaken in the mutual defense interests of both Governments and not as a commercial venture within the scope of the laws of Canada relating to regulation of communications companies, nothing in this agreement shall be construed as authority for the United States or its systems contractor to construct or operate a communications system in Canada for the furnishing of services to the public.

9. *Financing*

Unless otherwise provided herein or mutually agreed between appropriate agencies of the two governments, the cost of establishment, operation and maintenance of that portion of BMEWS to be located in Canada shall be the responsibility of the United States. However, if Canada should man any of the installations covered by paragraph 8 (b) above, Canadian military personnel costs shall be borne by Canada. Canada shall pay any added costs, including costs of operation, which result from adapting any part of the communications system required for BMEWS to accommodate purely Canadian requirements as mutually agreed between appropriate agencies of the two Governments.

10. *Period of Operation of the System*

The United States may operate the facilities and continue to station the personnel provided for in paragraph 8 for a period of ten years commencing from the date when this agreement enters into force, or such shorter period as may be agreed upon by the two Governments in light of their mutual defense interests. After the ten year period, in the event that either Government concludes that operation of such facilities is no

États-Unis pourront demander aux autorités canadiennes un assouplissement de l'application de ces lois. Les autorités canadiennes accueilleront avec sympathie toute demande présentée dans ce sens par les autorités des États-Unis.

8. *Utilisation et équipement en hommes*

a) Dans le cas où il sera nécessaire d'établir en territoire canadien de nouvelles installations de communication, la question de l'équipement en hommes et de l'utilisation de ces installations, y compris celle du degré de participation du Canada, devra faire l'objet d'un accord entre les organismes compétents des deux Gouvernements. Il est entendu que l'entrepreneur en systèmes de communication des États-Unis pourra être tenu d'assurer le fonctionnement de tout ou partie desdites installations au moins pendant une période initiale de deux ans. Il est aussi entendu que le Canada se réserve le droit d'assurer lui-même, sur préavis raisonnable, l'utilisation et l'équipement en hommes de tout ou partie des installations de communication situées en territoire canadien et reliées au SPEB. Le Canada, en association avec les États-Unis, assurera le bon fonctionnement de toute installation dont il aura pris lui-même la direction.

b) Les États-Unis pourront affecter aux installations un personnel militaire et civil qui restera à la disposition et sous le commandement des autorités militaires des États-Unis ; l'effectif devra, dans le cas de chaque emplacement, faire l'objet d'un accord entre les organismes compétents des deux Gouvernements, et il ne devra pas excéder le minimum nécessaire au bon fonctionnement des installations du SPEB. La ligne de conduite générale à suivre pour la répartition des tâches entre personnel civil et personnel militaire devra faire l'objet d'un accord entre les organismes compétents des deux Gouvernements.

c) Les travaux du SPEB devant s'exécuter dans le cadre de la défense commune des deux pays, et non pas à titre privé dans le cadre des lois canadiennes applicables aux sociétés commerciales de communication, aucune disposition du présent Accord ne devra être interprétée comme autorisant les États-Unis ou l'entrepreneur en systèmes de communication des États-Unis à construire ou à exploiter au Canada un système de communication destiné au service du public.

9. *Financement*

Sauf disposition expresse du présent Accord ou autre convention entre les organismes compétents des deux Gouvernements, les frais d'établissement, d'entretien et d'utilisation des installations du SPEB situées en territoire canadien seront à la charge des États-Unis. Toutefois, si le Canada assure l'équipement en hommes d'installations visées par l'alinéa 8 b) ci-dessus, les frais afférents au personnel militaire canadien seront à la charge du Canada. Seront aussi à la charge du Canada tous frais, y compris les frais d'exploitation, résultant de l'adaptation d'une partie du système de communication du SPEB pour répondre à des besoins uniquement canadiens en vertu d'un accord entre les organismes compétents des deux Gouvernements.

10. *Durée de l'utilisation*

Les États-Unis pourront utiliser les installations et les équiper en hommes ainsi que le prévoit le paragraphe 8 pendant une période de dix ans commençant le jour de l'entrée en vigueur du présent Accord ou pendant une période de moindre durée que les deux Gouvernements pourront fixer d'un commun accord selon le meilleur intérêt de leur défense commune. Si, après la période prévue de dix ans, l'un des Gouvernements estime

longer required, and the other Government does not agree, the question of continuing need will be referred to the Permanent Joint Board on Defense. Following consideration by the Permanent Joint Board on Defense, as provided above, either Government may decide that the facilities in question may be disposed of, in which case the arrangements shown in paragraph 11 below regarding ownership and disposition of the installations shall apply.

11. *Ownership of Removable Property*

Ownership of all removable property brought into Canada or purchased in Canada and placed on the sites, including readily demountable structures, shall remain in the United States. The United States shall have the unrestricted right of removing or disposing of all such property, *provided* that the removal or disposition shall not impair the operation of any installation whose discontinuance had not been determined in accordance with the provisions of paragraph 10 above, and *provided* further that removal or disposition takes place within a reasonable time after the date on which the operation of the installation has been discontinued. The disposal of United States excess property in Canada shall be carried out in accordance with the provisions of the Exchange of Notes of April 11 and 18, 1951¹ between the Secretary of State for External Affairs and the United States Ambassador in Ottawa, concerning the disposal of excess property.

12. *Telecommunications*

(a) It is contemplated that existing Government and commercial communications facilities in Canada will be utilized by the United States to the fullest extent possible. Where new circuits or extension or improvement of existing communications circuits or equipment is desired, every effort will be made to secure the necessary extension or improvement through leases or other appropriate arrangements with the Canadian commercial companies or Government corporations or agencies involved. If communications facilities covered by agreements between the two Governments are affected, the provisions of such agreements shall, so far as practicable, govern with respect to manning and operation of any additions or improvements to such facilities.

(b) The United States military authorities shall obtain the approval of the Canadian Department of Transport, for the establishment and operation of radio stations associated with this project and shall establish and operate stations so approved, in accordance with the terms of licences issued by the Department of Transport. To enable this action to be taken, appropriate licence applications are to be forwarded, through Canadian military channels, to the Department of Transport. That Department will require complete technical data concerning the radio stations, including desired frequency assignments, power, class of emission, bandwidth, number and capacity of circuits, particulars of antenna structures and their marking and lighting, and details of proposed sites.

(c) Each landing of a submarine cable to be used for external communication is a special case involving questions of policy which might be peculiar to a particular landing ;

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 134, p. 205.

que les installations du SPEB ne sont plus nécessaires et que l'autre Gouvernement soit de l'avis contraire, la question de la nécessité des installations sera soumise à la Commission permanente canado-américaine de défense. Après examen de la question par la Commission permanente, dans les conditions ci-dessus, chacun des deux Gouvernements pourra estimer qu'il peut désormais se défaire des installations en question ; les dispositions du paragraphe 11 ci-dessous, relatives au droit de propriété sur les installations et au sort de celles-ci, devront dans ce cas s'appliquer.

11. *Propriété des biens amovibles*

Les États-Unis conserveront la propriété des biens amovibles apportés ou achetés au Canada et montés sur les emplacements convenus, y compris les charpentes aisément démontables. Les États-Unis conservent le droit inconditionné de retirer ces biens des emplacements convenus ou d'en disposer à leur guise, pourvu qu'ils ne nuisent pas en ce faisant à l'utilisation d'une installation ou d'installations dont on n'a pas décidé aux termes du paragraphe 10 ci-dessus de mettre fin à l'utilisation, et étant entendu que les États-Unis retireront ces biens des emplacements convenus ou en disposeront dans un délai raisonnable après que l'utilisation des installations aura pris fin. Il sera disposé des biens en excédent appartenant aux États-Unis en territoire canadien, conformément aux dispositions de l'Échange de Notes des 11 et 18 avril 1951¹ entre le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures et l'Ambassadeur des États-Unis au Canada concernant la façon dont il doit être disposé des biens en excédent.

12. *Télécommunications*

a) Les États-Unis utiliseront dans toute la mesure possible les installations de communications gouvernementales et commerciales qui existent déjà au Canada. Pour créer de nouveaux circuits, développer et améliorer les circuits ou le matériel existants, au besoin, on procédera, autant que possible, par bail ou autres contrats appropriés avec les sociétés commerciales, régies ou agences gouvernementales canadiennes en cause. Si des installations de communications faisant l'objet d'accords entre les deux Gouvernements sont touchées, les dispositions de ces accords régiront autant que possible le recrutement du personnel et les services que comporteront le développement et les améliorations de ces installations.

b) Les autorités militaires des États-Unis devront obtenir l'approbation du Ministère canadien des Transports pour l'établissement et l'utilisation des stations radiophoniques rattachée à cette entreprise et elles devront établir et utiliser les stations faisant l'objet de cette approbation conformément aux conditions des licences délivrées par ledit Ministère. A cette fin, les demandes de licences en bonne et due forme seront présentées au Ministère des Transports par l'intermédiaire des autorités militaires du Canada. Ce Ministère exigera que soient portées à sa connaissance toutes les caractéristiques techniques des stations radiophoniques, y compris les fréquences désirées, la puissance émettrice, la catégorie d'émission, l'étendue de la bande de fréquence, le nombre et la capacité des circuits, les structures des antennes et leurs dispositifs de repérage et de signalisation lumineuse, et tous détails sur les emplacements choisis.

c) Les poses de câble sous-marin destiné aux communications avec l'extérieur feront l'objet de considérations qui pourront varier dans chaque cas ; chaque pose fera l'objet

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 134, p. 205.

each and every landing shall be the subject of a separate supplemental agreement within the purpose of this agreement and in which other relevant provisions of this agreement shall be applied.

(d) The provisions of telecommunications circuits (both radio and land-line) required during the construction period and thereafter will be the subject of consultation between the appropriate authorities of the two Governments, having regard to the desirability of using existing military circuits and existing Canadian public carriers where this may be feasible.

13. *Scientific Information*

Any geological, topographical, hydrographical, geophysical, or other scientific data obtained in the course of the construction or operation of the BMEWS System shall be transmitted to the Canadian Government.

14. *Matters Affecting Canadian Eskimos*

The Eskimos of Canada are in a primitive state of social development. It is important that these people are not subjected unduly to disruption of their hunting economy, exposure to diseases against which their immunity is often low, or other effects of the presence of white men which might be injurious to them. It is therefore necessary to have certain regulations to govern contact with and matters affecting Canadian Eskimos. The following conditions are set forth for this purpose :

(a) Any matters affecting the Eskimos, including the possibility of their employment in any area and the terms and arrangements for their employment, if approved, will be subject to the concurrence of the Department of Northern Affairs and National Resources.

(b) All contact with Eskimos, other than those whose employment on any aspect of the project is approved, is to be avoided except in cases of emergency. If, in the opinion of the Department of Northern Affairs and National Resources, more specific provision in this connection is necessary in any particular area, the Department may, after consultation with the United States, prescribe geographical limits surrounding a station beyond which personnel associated with the project, other than those locally engaged, may not go or may prohibit the entry of such personnel into any defined area.

(c) Persons other than those locally engaged shall not be given leave or facilities for travel in the Canadian Arctic (other than in the course of their duties in operation of the project) without the approval of the Department of Northern Affairs and National Resources, or the Royal Canadian Mounted Police acting on its behalf.

(d) There shall be no local disposal in the north of supplies or materials of any kind except with the concurrence of the Department of Northern Affairs and National Resources, or the Royal Canadian Mounted Police acting on its behalf.

(e) Local disposal of waste shall be carried out in a manner acceptable to the Department of Northern Affairs and National Resources, or the Royal Canadian Mounted Police acting on its behalf.

(f) In the event that any facilities required for the system have to encroach on or disturb past or present Eskimo settlements, burial places, hunting grounds, etc., the

d'un accord supplémentaire distinct se rattachant au présent Accord et comportant l'application de ses autres dispositions pertinentes.

d) L'établissement des circuits de télécommunications (T.S.F. et câbles aériens) qui seront nécessaires durant et après la période de construction fera l'objet de consultations entre les autorités intéressées des deux Gouvernements, compte tenu des avantages que pourraient présenter l'utilisation de circuits militaires existants et le recours aux entreprises canadiennes de transport public, là où ce sera possible.

13. Renseignements scientifiques

Toutes les données géologiques, topographiques, hydrographiques, géophysiques, ou d'un autre ordre scientifique, qui seront obtenues pendant la construction ou l'utilisation du SPEB, seront transmises au Gouvernement canadien.

14. Protection des Esquimaux du Canada

Les Esquimaux du Canada ont une forme primitive d'organisation sociale. Il faut donc éviter de perturber inutilement leur économie fondée sur la chasse, et de les exposer à des maladies contre lesquelles leur immunité est souvent faible, ou aux autres inconvénients que peut présenter pour eux la présence des Blancs. D'où la nécessité de soumettre à certains règlements les contacts avec les Esquimaux et les affaires qui les intéressent. C'est précisément l'objet des dispositions ci-après :

a) Toute question intéressant les Esquimaux, y compris la possibilité de leur embauchage dans quelque région que ce soit, ainsi que les conditions de leur embauchage au cas où celui-ci serait approuvé, devra être soumise à l'agrément du Ministère du Nord canadien et des Ressources nationales.

b) Tout contact avec les Esquimaux, sauf avec ceux dont l'embauchage sera approuvé pour une partie quelconque de l'entreprise, devra être évité, à moins de nécessité urgente. Si, de l'avis du Ministère du Nord canadien et des Ressources nationales, il y a lieu d'adopter dans une région quelconque des dispositions plus précises à cet égard, ledit Ministère pourra, après consultation avec les États-Unis, établir autour d'une station des limites que ne pourraient franchir les membres du personnel de l'entreprise non recrutés sur place, ou encore interdire à ceux-ci l'accès d'une zone délimitée.

c) Les personnes non recrutées sur place n'obtiendront la permission ou les moyens de voyager dans la zone arctique canadienne (sauf pour l'accomplissement des fonctions se rattachant à l'entreprise) qu'avec l'approbation du Ministère du Nord canadien et des Ressources nationales ou de la Gendarmerie royale du Canada agissant au nom de ce Ministère.

d) Il ne sera pas disposé sur place, dans le Nord, d'approvisionnements ou de matériaux de quelque sorte que ce soit sans l'agrément du Ministère du Nord canadien et des Ressources nationales, ou de la Gendarmerie royale du Canada agissant au nom de ce Ministère.

e) Il sera disposé sur place des déchets, et cela d'une façon qui agréera au Ministère du Nord canadien et des Ressources nationales, ou à la Gendarmerie royale du Canada agissant au nom de ce dernier.

f) Si quelque installation nécessaire au système doit empiéter ou endommager des établissements, des cimetières, des terrains de chasse, etc., ayant servi ou servant encore

United States shall be responsible for the removal of the settlement, burial ground, etc., to a location acceptable to the Department of Northern Affairs and National Resources.

(g) If in the opinion of the Department of Northern Affairs and National Resources the condition of buildings, equipment or other material which are no longer to be used for the Project may have an injurious effect upon the Eskimos, the two Governments will consult with a view to working out mutually satisfactory arrangements for razing any such buildings, removing or otherwise disposing of any such equipment, and restoring the site to a reasonable condition, bearing in mind the authorized uses to which the site has been put.

15. *Canadian Immigration and Customs Regulations*

(a) Except as otherwise agreed, the direct entry of United States personnel from outside Canada shall be in accordance with Canadian customs and immigration procedures which shall be administered by local Canadian officials designated by Canada.

(b) Canada shall take the necessary steps to facilitate the admission into the territory of Canada of such United States citizens as may be employed by United States contractors on the establishment, maintenance or operations of BMEWS, it being understood that the United States shall undertake to repatriate, without expense to Canada, any such persons if such contractors fail to do so.

16. *Taxes*

The Canadian Government will grant remission of customs duties and excise taxes on goods imported and of federal sales and excise taxes on goods purchased in Canada which are or are to become the property of the United States Government and are to be used in the construction or operation of the BMEWS System, as well as refunds by way of drawback of the customs duty paid on goods imported by Canadian manufacturers and used in the manufacture or production of goods purchased by or on behalf of the United States Government and to become the property of the United States Government for the construction of the system.

17. *Use of Airstrips*

Airstrips at Canadian installations in the BMEWS System shall be used by the United States solely for the support of the System. If it should be desired at any time by the United States to use an airstrip for other purposes, requests should be forwarded through appropriate channels. The airstrip shall be available for use by the Royal Canadian Air Force as required. The airstrips shall also be available for use by Canadian civil air carriers operating into or through the area, whenever such use would not conflict with military requirements, and *subject* to the understanding that the United States Air Force will not be responsible for the provision of accommodation, fuel, or servicing facilities of any kind. Proposals and arrangements for such use of United States Air Force operated airstrips by Canadian air carriers shall be submitted to the Royal Canadian Air Force, which shall consult the United States Air Force before granting any such permission.

aux Esquimaux, les États-Unis se chargeront de déménager lesdits établissements, cimetières, etc., à un endroit qui agréera au Ministère du Nord canadien et des Ressources nationales.

g) Si, de l'avis du Ministère du Nord canadien et des Ressources nationales, l'état des bâtiments, du matériel ou des matériaux qui ne doivent plus servir à l'entreprise peut avoir un effet nuisible aux Esquimaux, les deux Gouvernements se consulteront pour en arriver à des dispositions satisfaisantes de part et d'autre afin de raser lesdits bâtiments, de déménager ledit matériel ou d'en disposer, et de remettre l'emplacement en un état acceptable, compte tenu des emplois autorisés auxquels cet emplacement aura été affecté.

15. Règlements de l'Immigration et des Douanes canadiennes

a) Sauf entente contraire, l'entrée directe de personnel des États-Unis à partir d'un territoire extérieur au Canada s'effectuera en conformité des règlements des Douanes et de l'Immigration canadiennes appliqués par des fonctionnaires canadiens en service sur les lieux et désignés par le Canada.

b) Le Canada prendra les mesures nécessaires pour faciliter l'admission en territoire canadien des citoyens des États-Unis qui pourront être employés par des entrepreneurs des États-Unis à l'établissement, à l'entretien ou à l'utilisation du SPEB, avec l'entente que les États-Unis s'engageront à rapatrier ces personnes sans frais pour le Canada, si ces entrepreneurs ne s'en chargent pas eux-mêmes.

16. Taxes

Le Gouvernement du Canada fera remise des droits de douane et des taxes d'accise frappant les marchandises importées ainsi que des taxes fédérales de vente et d'accise frappant les marchandises achetées au Canada et qui appartiennent ou appartiendront au Gouvernement des États-Unis et doivent servir à la construction ou à l'utilisation du SPEB ; il remboursera également, par voie de drawback, les droits de douane versés à l'égard de biens importés par des manufacturiers canadiens et entrant dans la fabrication ou la production de marchandises achetées par le Gouvernement des États-Unis, ou en son nom, et dont ce dernier Gouvernement deviendra propriétaire en vue de la construction du système.

17. Utilisation des pistes d'aviation

Les États-Unis n'utiliseront les pistes d'aviation aux installations du SPEB que pour le maintien du système. Si à un moment quelconque ils désirent en utiliser une pour d'autres fins, ils devront présenter une demande à cet effet aux organismes compétents. L'Aviation royale du Canada pourra au besoin se servir de ces pistes. Celles-ci pourront également être utilisées par les transporteurs aériens civils du Canada dont les lignes desservent ou survolent la région, chaque fois qu'une telle utilisation ne viendra pas en conflit avec les exigences militaires et sous réserve de l'entente que l'Aviation militaire des États-Unis ne sera pas tenue de fournir des installations, du carburant ou des services quelconques d'entretien. Toutes propositions ou dispositions relatives à l'utilisation, par des transporteurs aériens du Canada, des pistes employées par l'Aviation militaire des États-Unis devront être soumises à l'Aviation royale du Canada, qui confèrera avec l'Aviation militaire des États-Unis avant d'accorder l'autorisation voulue.

18. *Landing Facilities*

Landing facilities at any of the stations on tidewater will be available for use by Canadian Government ships and ships employed on Canadian Government business.

19. *Transportation*

Canadian commercial carriers will to the fullest extent practicable be afforded the opportunity to participate in movements of project materials, equipment and personnel within Canada. The United States will select the means of transportation and specific carriers for the movement of material, equipment, and personnel from points outside of Canada to BMEWS sites, provided that in the case of air carriers applicable civil air transport agreements and procedures shall be observed.

20. *Resupply Arrangements*

Because of the special conditions in the Canadian Arctic, the Canadian Government has a particular interest in the arrangements for the resupply of the BMEWS. These arrangements shall therefore be a matter for later consultation and agreement between the two Governments.

21. *Status of Forces*

The "Agreement between the Parties to the North Atlantic Treaty regarding the Status of their Forces", signed in London on June 19, 1951,¹ shall apply.

22. *Supplementary Arrangements and Administrative Agreements*

Supplementary arrangements or administrative agreements between authorized agencies of the two Governments may be made from time to time for the purpose of carrying out the intent of this agreement.

II

The Canadian Secretary of State for External Affairs to the American Ambassador

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
CANADA

No. 170

The Secretary of State for External Affairs presents his compliments to the Ambassador of the United States of America and has the honour to refer to the Ambassador's Note No. 322 of July 13, 1959, concerning the establishment of a Ballistic Missile Early Warning System.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 199, p. 67 ; Vol. 200, p. 340 ; Vol. 260, p. 452, and Vol. 286, p. 380.

18. Installations de débarquement

Les installations de débarquement à l'une quelconque des stations sises sur des eaux à marée seront mises à la disposition des navires du Gouvernement du Canada ou des navires au service du Gouvernement du Canada.

19. Transport

On fournira aux transporteurs commerciaux du Canada, dans toute la mesure du possible, l'occasion de participer au transport, au Canada, des matériaux, du matériel et du personnel requis pour l'entreprise. Les États-Unis choisiront les moyens de transport et désigneront les transporteurs qui seront chargés du mouvement du matériel, de l'outillage et du personnel depuis des endroits situés en dehors du Canada jusqu'aux emplacements du SPEB, sous réserve que s'il s'agit de transport aérien, les accords et les pratiques concernant le transport aérien civil seront observés.

20. Dispositions relatives au réapprovisionnement

Étant donné les conditions particulières à la zone arctique canadienne, les dispositions relatives au réapprovisionnement du SPEB intéressent particulièrement le Canada. Ces dispositions feront donc ultérieurement l'objet de consultations et d'un accord entre les deux Gouvernements.

21. Statut des forces

Le statut des forces sera celui que prévoit la « Convention entre les Parties au Traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces », signée à Londres le 19 juin 1951¹.

22. Dispositions supplémentaires et accords administratifs

Les organismes autorisés des deux Gouvernements pourront au besoin conclure des arrangements complémentaires ou des accords administratifs en vue de réaliser l'objet du présent Accord.

II

Le Secrétaire d'État aux affaires extérieures du Canada à l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
CANADA

N° 170

Le Secrétaire d'État aux Affaires Extérieures présente ses compliments à l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique et a l'honneur de se référer à la Note n° 322 de l'Ambassadeur, en date du 13 juillet 1959, touchant l'établissement d'un système de pré-alerte contre les engins balistiques.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 199, p. 67 ; vol. 200, p. 341 ; vol. 260, p. 453, et vol. 286, p. 380.

The Canadian Government recognizes the need which exists for an integrated communications system to support the proposed Ballistic Missile Early Warning System. The Canadian Government agrees that the activities which are to occur on Canadian territory in connection with the establishment, maintenance and operation of an integrated communications system in support of a Ballistic Missile Early Warning System should be governed by the conditions set forth in the Ambassador's Note and the Annex to that Note.

The Canadian Government agrees, therefore, that the Ambassador's Note and Annex, together with this reply, shall constitute an agreement between the Canadian and United States Governments, effective from the date of this reply.

(Initialled) [illegible]

Ottawa, July 13, 1959

Le Gouvernement canadien reconnaît la nécessité d'un système intégré de communication appuyant le système de pré-alerte contre les engins balistiques. Le Gouvernement canadien est lui aussi d'avis que l'activité qui aura cours en territoire canadien du fait de l'établissement, de l'entretien et de l'utilisation d'un système intégré de communication doit être régie par les dispositions qu'énumèrent la Note de l'Ambassadeur et l'Annexe qui y est jointe.

En conséquence, le Gouvernement canadien reconnaît que la Note et l'Annexe communiquées par l'Ambassadeur, ainsi que la présente réponse, constituent entre les Gouvernements des États-Unis et du Canada un accord qui entrera en vigueur à la date de ladite réponse.

(Paraphé) [illisible]

Ottawa, le 13 juillet 1959

No. 5046

**UNITED STATES OF AMERICA
and
REPUBLIC OF CHINA**

**Agricultural Commodities Agreement under Title I of the
Agricultural Trade Development and Assistance Act, as
amended (with exchange of notes). Signed at Taipei,
on 9 June 1959**

Official texts: English and Chinese.

Registered by the United States of America on 14 March 1960.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
et
RÉPUBLIQUE DE CHINE**

**Accord relatif aux produits agricoles, conclu dans le cadre du
titre I de la loi tendant à développer et à favoriser le
commerce agricole, telle qu'elle a été modifiée (avec
échange de notes). Signé à Taïpeh, le 9 juin 1959**

Textes officiels anglais et chinois.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 14 mars 1960.

No. 5046. AGRICULTURAL COMMODITIES AGREEMENT¹
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES
OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE RE-
PUBLIC OF CHINA UNDER TITLE I OF THE AGRICUL-
TURAL TRADE DEVELOPMENT AND ASSISTANCE ACT,
AS AMENDED. SIGNED AT TAIPEI, ON 9 JUNE 1959

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of China :

Recognizing the desirability of expanding trade in agricultural commodities between their two countries and with other friendly nations in a manner which would not displace usual marketings of the United States in these commodities, or unduly disrupt world prices of agricultural commodities or normal patterns of commercial trade with friendly countries ;

Considering that the purchase for New Taiwan dollars of surplus agricultural commodities produced in the United States of America will assist in achieving such an expansion of trade ;

Considering that the New Taiwan dollars accruing from such purchase will be utilized in a manner beneficial to both countries ;

Desiring to set forth the understandings which will govern the sales, as specified below, of surplus agricultural commodities to the Government of the Republic of China pursuant to Title I of the Agricultural Trade Development and Assistance Act, as amended (hereinafter referred to as the Act), and the measures which the two Governments will take individually and collectively in furthering the expansion of trade in such commodities ;

Have agreed as follows :

Article I

SALES FOR NEW TAIWAN DOLLARS

Subject to the issuance by the Government of the United States of America and the acceptance by the Government of the Republic of China of purchase authorizations, the Government of the United States of America undertakes to finance the sale to purchasers authorized by the Government of the Republic of China, for New Taiwan dollars, of the following agricultural commodities determined to be surplus pursuant to the Act, in the amounts indicated :

¹ Came into force on 9 June 1959, upon signature, in accordance with article VI.

<i>Commodity</i>	<i>Export market value (millions of U.S.\$)</i>
Wheat	7.6
Vegetable oils (soybean and/or cottonseed)	0.7
Tobacco	2.6
Dairy products	1.0
Ocean transportation (estimated)	1.5
	13.4

Purchase authorizations will be issued not later than 90 calendar days after the effective date of this Agreement. They will include provisions relating to the sale and delivery of commodities, the time and circumstances of deposit of the New Taiwan dollars accruing from such sale, and other relevant matters.

Article II

USES OF NEW TAIWAN DOLLARS

1. The two Governments agree that the New Taiwan dollars accruing to the Government of the United States of America as a consequence of sales made pursuant to this Agreement will be used by the Government of the United States of America, in such manner and order of priority as the Government of the United States of America shall determine, for the following purposes, in the amounts shown :

a. To procure military equipment, materials, facilities, and services in accordance with Section 104 (*c*) of the Act, the New Taiwan dollar equivalent of US\$7.0 million, as mutually agreed upon by the two Governments.

b. For United States expenditures under sub-sections (*f*), (*h*), (*i*), (*j*), (*k*), (*l*), (*m*), (*n*), and (*o*) of Section 104 of the Act, or under any such sub-sections, the New Taiwan dollar equivalent of US\$2.4 million, including the New Taiwan dollar equivalent of not more than US\$250,000 to provide assistance of the types provided for under Section 104 (*g*). Uses under sub-sections (*k*), (*l*), (*m*), (*n*), and (*o*) are subject to legislative action by the Congress of the United States of America.

c. For loans to be made by the Export-Import Bank of Washington under Section 104 (*e*) of the Act and for administrative expenses of the Export-Import Bank of Washington in the Republic of China incident thereto, the New Taiwan dollar equivalent of US\$3 million, but not more than 25 % of the currencies received under the Agreement. It is understood that :

(1) Such loans under Section 104 (*e*) of the Act will be made to United States business firms and branches, subsidiaries or affiliates of such firms in the Republic of China for business development and trade expansion in the Republic of China, and to United States firms, and to firms of the Republic of China for the establishment of facilities for aiding in the utilization, distribution, or otherwise increasing the consumption of and markets for United States agricultural products.

- (2) Loans will be mutually agreeable to the Export-Import Bank of Washington and the Government of the Republic of China, acting through the Bank of Taiwan. The Chairman of the Bank of Taiwan or his designate will act for the Government of the Republic of China, and the President of the Export-Import Bank of Washington or his designate will act for the Export-Import Bank of Washington.
- (3) Upon receipt of an application which the Export-Import Bank is prepared to consider, the Export-Import Bank will inform the Bank of Taiwan of the identity of the applicant, the nature of the proposed business, the amount of the proposed loan, and the general purposes for which the loan proceeds would be expended.
- (4) When the Export-Import Bank is prepared to act favorably upon an application, it will so notify the Bank of Taiwan and will indicate the interest rate and the repayment period which would be used under the proposed loan. The interest rate will be similar to those prevailing in the Republic of China on comparable loans, and the maturities will be consistent with the purposes of the financing.
- (5) Within sixty days after the receipt of notice that the Export-Import Bank is prepared to act favorably upon an application, the Bank of Taiwan will indicate to the Export-Import Bank whether or not the Bank of Taiwan has any objection to the proposed loan. Unless within the sixty-day period the Export-Import Bank has received such a communication from the Bank of Taiwan, it shall be understood that the Bank of Taiwan has no objection to the proposed loan. When the Export-Import Bank approves or declines the proposed loan, it will notify the Bank of Taiwan.
- (6) In the event the New Taiwan dollars set aside for loans under Section 104 (e) of the Act are not advanced within three years from the date of this Agreement because the Export-Import Bank has not approved loans or because proposed loans have not been mutually agreeable to the Export-Import Bank of Washington and the Bank of Taiwan, the Government of the United States of America may use the New Taiwan dollars for any purpose authorized by Section 104 of the Act.

d. For a loan to the Government of the Republic of China under Section 104 (g) of the Act, the New Taiwan dollar equivalent of not more than US\$1.0 million, for financing such projects to promote economic development, including projects not heretofore included in plans of the Government of the Republic of China, as may be mutually agreed. The terms and the conditions of the loan and other provisions will be set forth in a supplemental loan agreement between the two Governments. In the event the New Taiwan dollars set aside for loans to the Government of the Republic of China are not advanced within three years from the date of this Agreement as a result of failure of the two Governments to reach agreement on the use of the New Taiwan dollars for loan purposes, the Government of the United States of America may use the New Taiwan dollars for any purposes authorized by Section 104 of the Act.

2. In the event the total of New Taiwan dollars accruing to the Government of the United States of America as a consequence of sales made pursuant to this Agreement is less than the equivalent of US\$13.4 million, the amounts available for expenditures under Sections 104 (c) and 104 (g) of the Act will be reduced respectively by 88 % and 12 % of the difference. To the extent that the total exceeds the equivalent of US\$13.4 million, 52 % of the excess will be available for common defense purposes under Section 104 (c), 23 % for loans under Section 104 (e), 7 % for a loan under Section 104 (g) and 18 % for any use or uses authorized by Section 104 of the Act as the Government of the United States of America may determine.

Article III

DEPOSIT OF NEW TAIWAN DOLLARS

The deposit of New Taiwan dollars to the account of the Government of the United States of America in payment for the commodities and for ocean transportation costs financed by the Government of the United States of America (except excess costs resulting from the requirement that United States flag vessels be used) shall be made at the rate of exchange for United States dollars generally applicable to import transactions (excluding imports granted a preferential rate) in effect on the dates of dollar disbursement by United States banks, or by the Government of the United States of America, as provided in the purchase authorizations.

Article IV

GENERAL UNDERTAKINGS

1. The Government of the Republic of China agrees that it will take all possible measures to prevent the resale or transshipment to other countries, or the use for other than domestic purposes (except where such resale, transshipment or use is specifically approved by the Government of the United States of America), of the surplus agricultural commodities purchased pursuant to the provisions of this Agreement, and to assure that the purchase of such commodities does not result in increased availability of these or like commodities to nations unfriendly to the United States of America.

2. The two Governments agree that they will take reasonable precautions to assure that all sales or purchases of agricultural commodities pursuant to this Agreement will not unduly disrupt world prices of agricultural commodities, displace usual marketings of the United States of America in these commodities, or disrupt normal patterns of commercial trade with friendly countries.

3. In carrying out this Agreement, the two Governments will seek to assure conditions of commerce permitting private traders to function effectively and will use their best endeavors to develop and expand continuous market demand for agricultural commodities.

4. The Government of the Republic of China agrees to furnish, upon request of the Government of the United States of America, information on the progress of the program, particularly with respect to arrivals and conditions of commodities and the provisions for the maintenance of usual marketings and information relating to exports of the same or like commodities.

Article V

CONSULTATION

The two Governments will, upon request of either of them, consult regarding any matter relating to the application of this Agreement or to the operation of arrangements carried out pursuant to this Agreement.

Article VI

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force upon signature.

IN WITNESS WHEREOF, the respective representatives, duly authorized for the purpose, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate in the English and Chinese languages, at Taipei, this Ninth day of June, 1959, corresponding to the Ninth day of the Sixth month of the Forty-Eighth year of the Republic of China.

For the Government
of the United States of America :

Everett F. DRUMRIGHT

[SEAL]

For the Government
of the Republic of China :

HUANG Shao-ku

[SEAL]

第六條 生效

本協定自簽字之日起生效。

本協定經雙方合法授權代表簽字，以昭信守。

本協定用英文及中文各繕二份。

公曆一九五九年六月九日即中華民國四十八年六月九日訂於台北

美利堅合眾國政府代表：



中華民國政府代表：



第四條 一般之承諾

(一) 中華民國政府同意採取一切可能措施，對根據本協定之規定所購買之剩餘農產品，防止其轉售或轉運他國，以及使用於非國內之用途（除非美利堅合眾國政府明白認可此項轉售轉運或使用），並保證此項產品之購買，不致使與美國不友好之國家取得同樣或類似產品之可能性因之增加。

(二) 雙方政府同意採取合理之預防措施，以保證根據本協定所為之剩餘農產品交易，不致過份擾亂農產品之世界市價，排斥美利堅合眾國此項農產品之通常交易，或擾亂與各友邦間商業貿易之正常型態。

(三) 雙方政府於實施本協定時，應設法保證使私人貿易商得作有效經營之商業環境，並盡力發展及擴充農產品在市場上之繼續需要。

(四) 中國政府同意於美利堅合眾國政府提出要求時，供給有關本計劃進度之資料，尤其有關產品到達情形及到達之狀態暨維持通常交易之各種措施之資料，並供給有關同樣及類似產品輸出情形之資料。

第五條 磋商

雙方政府將徇對方之要求，就有關本協定之實施或有關根據本協定所作業務措施之任何事項舉行磋商。

項撥供貸予中華民國政府之新台幣，倘因雙方政府在本協定簽訂後三年內未能就其貸款之使用商獲協議致未貸出時，美利堅合眾國政府得將該項新台幣使用於該法案第一〇四節所許可之任何目的。

(二)美利堅合眾國政府根據本協定出售剩餘農產品所獲得之新台幣總額，倘少於一三、四〇〇、〇〇〇美元等值之數額時，則撥供該法案第一〇四節(e)項及(g)項之開支數額，將分別減少該項差額之百分之八十八及百分之十二。倘所獲新台幣總額超過一三、四〇〇、〇〇〇美元等值之數額時，則此項超額之百分之五十二，將撥供第一〇四節(o)項共同防衛目的之用，百分之二十三，將撥供第一〇四節(e)項貸款之用，百分之七，將撥供第一〇四節(g)項貸款之用，百分之十八得由美利堅合眾國政府決定用於該法案第一〇四節所許可之任何用途。

第三條 新台幣之繳存

凡為償付產品價款以及海運費中美利堅合眾國政府資助部份（因須使用美籍船舶而引起之運費超額除外）而繳存美利堅合眾國政府賬戶之新台幣，應依購買授權書之規定，按照美國銀行或美利堅合眾國政府支付美金當日適用於一般輸入交易（依優惠匯率之輸入不在其列）之美金匯率計算之。

所提事業之性質，貸款之數額，貸款之一般用途通知台灣銀行。

(4) 進出口銀行擬核准某一申請時，應通知台灣銀行，並表明對所提貸款擬定之利率及償還期限。其利率應與中華民國境內類似貸款之利率相當，其償還期限應與資助之目的相符。

(5) 台灣銀行於接獲進出口銀行擬核准某一申請之通知後，應於六十日內表明其對於所提貸款是否同意。進出口銀行除非在六十日之期限內接獲台灣銀行此項通知外，即認為台灣銀行對於此項貸款並無異議。進出口銀行核准或拒絕此項貸款時，應通知台灣銀行。

(6) 依照該法案第一〇四節(e)項之規定撥供貸款之新台幣，如因撥貸各款未得華盛頓進出口銀行之核准，或未得華盛頓進出口銀行與台灣銀行雙方之同意，以致未能於本協定簽訂後三年內貸出，美利堅合眾國政府得將該項新台幣使用於上述法案第一〇四節所許可之任何目的。

(7) 以不超過一、〇〇〇、〇〇〇美元等值之新台幣，依照該法案第一〇四節(g)項之規定，貸予中華民國政府，用以資助經雙方同意之各項促進經濟開發方案，包括前此未經中華民國政府列入計劃之各項方案在內。該項貸款之條件及其他條款，將由雙方政府另訂補充貸款協定予以規定。該

(f)、(h)、(i)、(j)、(k)、(l)、(m)、(n)及(o)等項或任何此類項目之規定，用於美國政府之各項開支；包括不超過二五〇、〇〇〇美元等值之新台幣，依照第一〇四節(j)項之規定，用於提供各種協助者在內。依照(k)、(l)、(m)、(n)及(o)各項規定之使用，須經美利堅合眾國會之立法行為。

(n) 及 (o) 以三百萬美元等值之新台幣，由華盛頓進出口銀行依照該法案第一〇四節(e)項之規定，用於貸款，並用於該銀行在中華民國因此引起之行政費用，但其數額不得超過本協定下收入貨幣之百分之廿五。關於本款，雙方了解：

- (1) 此項依照該法案第一〇四節(e)項規定之貸款應貸予美國商行及其在中華民國之分支行、附屬行號暨聯號，為其在中華民國推進業務及擴展貿易之用，並貸予美國商行暨中國商行，用以成立各項設施，俾助益美國農產品之利用及分配，或以其他方式增拓其消費及市場。
- (2) 此項貸款應得華盛頓進出口銀行與中華民國政府之代表——台灣銀行——雙方之同意。中華民國政府方面，由台灣銀行董事長，或其指定人員代表之。華盛頓進出口銀行方面，由該行董事長，或其指定人員代表之。
- (3) 進出口銀行於接獲其擬予考慮之申請時，應將申請者之名稱，

小麥	七、六
食油（豆油及或棉子油）	〇、七
煙葉	二、六
牛乳製品	一、〇
海運費（估計數）	一、五
總計	一三、四

購買授權書將於本協定生效日起九十日內簽發之。該項購買授權書應載明有關產品之出售及交貨情形，此項出售所獲新台幣之繳存時間及狀況，暨其他有關事項。

第二條 新台幣之用途

(一) 雙方政府同意，美利堅合眾國政府根據本協定出售剩餘農產品而獲得之新台幣，應由美利堅合眾國政府依照下列用途及數額使用，其使用方式及優先次序由美國政府決定之。

- (甲) 以七、〇〇〇、〇〇〇美元等值之新台幣，經兩國政府雙方同意後，依照該法案第一〇四節(〇)項採購軍裝備、材料、設備及勞務。
- (乙) 以二、四〇〇、〇〇〇美元等值之新台幣，依照該法案第一〇四節

No. 5046. CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS

美利堅合衆國政府 根據美國農產貿易推進協助法案及其修正法案第一章成立之農產品協定
中華民國政府

美利堅合衆國政府與中華民國政府

鑒於兩國間及與其他友邦間之農產品貿易，應循不排斥美利堅合衆國對此項產品之通常交易，或不過份擾亂農產品之世界市價或與各友邦間商業貿易之正常型態之方式下，予以擴展；

鑒於以新台幣購買美利堅合衆國境內所產剩餘農產品之辦法有助於達到此項擴展貿易之目的；

鑒於由此項購買所獲新台幣之使用方式對兩國均有裨益；

願就依據農產貿易推進協助法案及其修正法案（以下簡稱該法案）第一章以剩餘農產品售與中華民國政府一事之下列諒解，并就雙方政府為擴展此項產品貿易而各別或共同採取之措施，予以規定；

茲議定條款如下：

第一條 出售農產品換取新台幣

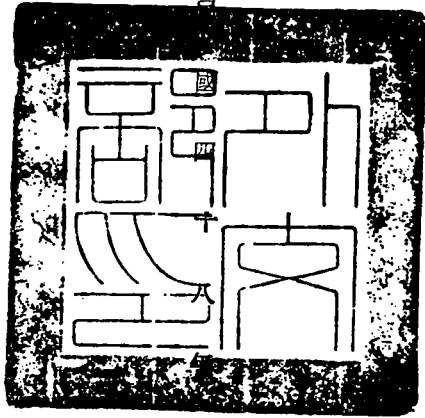
美利堅合衆國政府承諾將根據該法案認定為剩餘之下列農產品資助售予經中華民國政府核定之購買人換取新台幣；但仍須由美利堅合衆國政府簽發購買授權書，並由中華民國政府接受之。該項農產品數量如下：

品 名

甲 出口市價（以百萬美元為單位）

EXCHANGE OF NOTES

中
華



六
月
九
日
於
台
北

蔣少岩

美利堅合眾國駐中華民國大使莊萊德閣下

此致

閣下重表最高之敬意。

本部長順向

年度內將輸入之煙葉予以輸出；並將限制在同一時期內土產煙葉之輸出總值不得超過二五〇、〇〇〇美元。關於此節，本國政府茲並同意，在同一年度內，於依照上述農產品協定之條款所購得之煙葉約三百萬磅以外，將另以自備外匯由美國輸入煙葉一百萬磅。本國政府復同意在同一時間內，以自備外匯由美國輸入價值二五〇、〇〇〇美元之成牌全脂及加料奶粉。

相應照請

貴大使查照，並惠就上述了解予以證實為荷。

I

The Chinese Minister of Foreign Affairs to the American Ambassador

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

照 會

逕啓者：關於

外(48)美一

008785

貴我兩國政府代表於本日所簽訂之農產品協定，以及依照此項協定，美利堅合衆國政府允資助將價值一千三百四十萬美元之農產品售交中華民國一事，本部長茲特奉告如下：

本國政府爲表示與美國政府一致認爲上述農產品之售交不應過度擾亂農產品之世界市價，不應排斥美國對此項產品之通常交易，或損害各友邦間之貿易關係起見，茲特聲明：本國政府將禁止在一九五九

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Wai (48) Mei-1-08785

Taipei, 9 June 1959

Excellency :

[See note II]

Accept, Excellency, etc.

HUANG Shao-ku

His Excellency Everett F. Drumright
Ambassador of the United States of America
Taipei

II

The American Ambassador to the Chinese Minister of Foreign Affairs

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

No. 26

Taipei, June 9, 1959

Excellency :

I have the honor to refer to your note no. Wai-(48)-Mei-1-08785 dated June 9, 1959, which reads as follows :

“I have the honor to refer to the Agricultural Commodities Agreement signed today¹ between representatives of our two Governments under which the Government of the United States of America undertakes to finance the delivery to the Republic of China of \$13.4 million of agricultural commodities and to inform you of the following :

“In expressing its agreement with the Government of the United States of America that the above-mentioned delivery of agricultural commodities should not unduly disrupt world prices of agricultural commodities, displace usual marketings of the United States in these commodities, or impair trade relations among friendly nations, my Government states that it will not permit the export of imported tobacco during the United States calendar year 1959 and that it will limit the exports of tobacco of indigenous origin in the same period to a total value not exceeding US\$250,000. In this regard, my Government agrees that during the same calendar year it will import with its own foreign exchange resources one million pounds of tobacco from the United States in addition to the approximately three million pounds to be obtained under the

¹ See p. 258 of this volume.

terms of the cited Agricultural Commodities Agreement. Furthermore, my Government agrees that during the same period it will import with its own resources US\$250,000 worth of branded whole and modified milk powder from the United States.

“I shall appreciate receiving Your Excellency’s confirmation of the above understanding.”

I have the honor to inform you of the concurrence of the Government of the United States of America in the foregoing.

Accept, Excellency, the continued assurance of my distinguished consideration.

Everett F. DRUMRIGHT

His Excellency Huang Shao-ku
Minister of Foreign Affairs
Taipei

III

The American Ambassador to the Chinese Minister of Foreign Affairs

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

No. 27

Taipei, June 9, 1959

Excellency :

I have the honor to refer to the Agricultural Commodities Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of China signed today at Taipei and to inform Your Excellency that the Government of the United States of America understands that, except as provided below, the Government of the Republic of China will take measures to insure that wheat supplied by the Government of the United States of America will be released for consumption at a rate not greater than would provide an inventory of such wheat at the end of the United States calendar year 1959 equal approximately to two months’ supply : Provided, however, that in event of losses occurring in transportation such losses may be replaced from stocks of wheat on hand.

I should appreciate receiving Your Excellency’s confirmation of the above understanding.

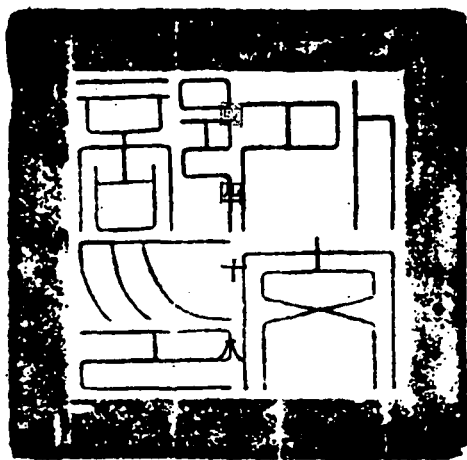
Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

Everett F. DRUMRIGHT

His Excellency Huang Shao-ku
Minister of Foreign Affairs
Taipei

No. 5046

中
華



美利堅合衆國駐中華民國大使莊萊德閣下

此致

六
月
九
日
於
台
北

黃少谷

時，則該項損失，得以儲存小麥補足之。

相應照請

貴部長查照，並惠就上述了解予以證實爲荷。』

等由。

本部長茲代表中華民國政府證實，上開各節亦即中國政府之了

解。

本部長願向

貴大使重表最高之敬意。

IV

The Chinese Minister of Foreign Affairs to the American Ambassador

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

照
會逕
覆
者
：
接
准

貴大使本日第二十七號照會內開：

「關於中美兩國政府本日在台北簽訂之農產品協定事，本大

使茲特奉告

閣下：美國政府了解，除在下述規定外，中華民國政府將採取各項措施，以保證由美國政府供給之小麥，其撥供消費不致過速，俾在一九五九年終得有約兩個月之儲存，但如因運輸而發生損失

外
(48)
美
一

08812

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
REPUBLIC OF CHINA

Wai (48) Mei-1-08812

June 9, 1959

Excellency :

I have the honor to acknowledge receipt of Your Excellency's Note No. 27 of today's date reading as follows :

[See note III]

In reply, I have the honor to confirm, on behalf of the Government of the Republic of China, that the foregoing is also the understanding of my Government.

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

HUANG Shao-ku

His Excellency Everett F. Drumright
Ambassador of the United States of America
Taipei

V

The American Ambassador to the Chinese Minister of Foreign Affairs

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

No. 28

Taipei, June 9, 1959

Excellency :

I have the honor to refer to the Agricultural Commodities Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of China signed today at Taipei and to confirm the following understanding reached between officials of this Embassy and the Government of the Republic of China :

New Taiwan dollars will be advanced or reimbursed to the Government of the Republic of China for financing agreed projects under paragraph *d.* of Article II of the Agricultural Commodities Agreement upon the presentation of such documentation as the U.S. Mutual Security Mission may specify. The Government of the Republic of China shall maintain or cause to be maintained books and records adequate to identify the goods and services financed for agreed projects pursuant to paragraph 1. *d.* of Article II of the Agricultural Commodities Agreement, to disclose the use

¹ Translation by the Government of the United States of America.

² Traduction du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

thereof in the projects and to record the progress of the projects (including the cost thereof). The books and records with respect to each project shall be maintained for the duration of the project, or until the expiration of three years after final disbursement for the project has been made by the Mutual Security Mission, whichever is later. The two Governments shall have the right at all reasonable times to examine such books and records and all other documents, correspondence, memoranda and other records involving transactions relating to agreed projects. The Government of the Republic of China shall enable the Mutual Security Mission to observe and review agreed projects and the utilization of goods and services financed under the projects, and shall furnish to the Mutual Security Mission all such information as it shall reasonably request concerning the above-mentioned matters and the expenditures related thereto. The Government of the Republic of China shall afford, or arrange to have afforded, all reasonable opportunity for authorized representatives of the Government of the United States to visit any part of the territory of China for purposes related to agreed projects.

If the Mutual Security Mission determines that any disbursement under paragraph 1. *d.* of Article II of the Agricultural Commodities Agreement made by it for agreed projects is not supported by the documentation submitted by the Government of the Republic of China, is not made in accordance with the terms of this agreement or any applicable agreement or arrangement between the Government of the United States and the Government of the Republic of China, or is in violation of any applicable laws or regulations of the United States Government, the Government of the Republic of China shall pay to the Mutual Security Mission as may be requested by it, an amount in local currency not to exceed the amount of such disbursement. Where any payment is made by the Government of the Republic of China to the Mutual Security Mission pursuant to the preceding sentence on the basis of a disbursement which has been charged as an advance under the line of credit established by the loan agreement, the total amount charged as advances under the line of credit shall be reduced by the amount of such payment.

The Mutual Security Mission shall expend funds for agreed projects only in accordance with the applicable laws and regulations of the United States Government. It may decline to make further disbursements for any agreed projects if it determines that further disbursements would not fulfill the purpose of paragraph 1. *d.* of Article II of the Agricultural Commodities Agreement.

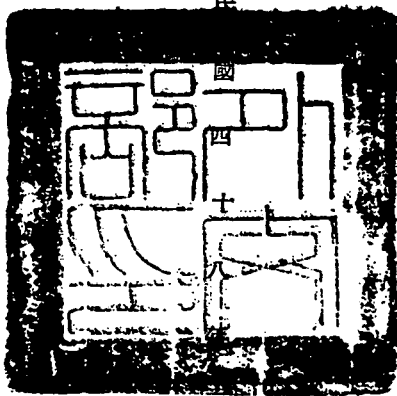
I shall appreciate your confirming to me that the contents of this note also represent the understanding of the Government of the Republic of China.

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

Everett F. DRUMRIGHT

His Excellency Huang Shao-ku
Minister of Foreign Affairs
Taipei

中
華
民



六
月
九
日
於
台
北

黃少岩

本部長頌向

貴大使重表最高之敬意。

此致

美利堅合眾國駐中華民國大使莊萊德閣下

能達致農產品協定第二條第一項(r)款之目的時，得拒絕爲任何

協議方案繼續付款。

相應照請

查照，並惠予證實本照會之內容亦即中國政府之了解。

等由。

本部長茲謹證實

貴大使來照所述美利堅合衆國政府之了解，亦即中華民國政府之了

解。

可以適用之協議或安排辦理，或與美國政府任何可以適用之法律規章有所牴觸時，則中國政府如經美國駐華安全分署之請求，應以當地貨幣付給該分署，其數額以不超過此項支出款額爲度。倘中國政府依照上文付給美國駐華安全分署之款，係根據某一筆支出款項，而該一筆支出款項業經列入貸款協定項下預付款時，則預付款總數，應照該一筆支付款項數予以減列。

美國駐華安全分署應僅依照美國政府可以適用之法律規章而爲協議方案支用款項。倘美國駐華安全分署認爲繼續付款不

分署得以考察並查核各協議方案及各方案下貨品及勞務之使用情形，並應按美國駐華安全分署之合理請求，向該署提供有關上述事項暨其有關開支之資料。中華民國政府應給予或設法給予一切合理機會，使美國政府授權之人員，得赴中國任何地區考察與各種協議方案有關事宜。

倘美國駐華安全分署認為依照農產品協定第二條第一項 (丁) 款為協議方案所支付之任何一筆支出款項，不為中國政府提供之文件所支持，或未按照本協定之條款或中美兩國政府間任何

，俾可將依照農產品協定第二條第一項(f)款之規定而資助之各協議方案下之貨品及勞務，予以登記，並將各方案下貨品及勞務之使用情形，以及各方案之進度（包括其成本在內），分別予以載明。關於每一方案之賬冊及紀錄應保存至該方案完成之日，或至美國駐華安全分署為該方案作末次撥款後屆滿三年之日為止，該項期限以較後者為準。兩國政府有權於任何合理時期，查閱該項賬冊、紀錄，以及有關各協議方案交易之其他文書、函件、備忘錄、及其他紀錄。中國政府應使美國駐華安全

VI

The Chinese Minister of Foreign Affairs to the American Ambassador

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

逕覆者：接准

貴大使本日第二十八號照會內開：

「關於

貴我兩國政府本日在台北簽訂之農產品協定事，茲證實本大使館與中國政府官員間所獲致之了解如左：

依照農產品協定第二條第一項(丁)款之規定，用以資助各協議方案之新台幣，將憑美國駐華安全分署所定文件之提出而預付或歸還中國政府。中國政府應設立，或促使設立，適當賬冊及紀錄

外(48)美一

08813

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
REPUBLIC OF CHINA

Wai (48) Mei-1-08813

June 9, 1959

Excellency :

I have the honor to acknowledge receipt of Your Excellency's Note No. 28 of today's date reading as follows :

[*See note V*]

I have the honor to confirm that the understanding of the Government of the United States of America recorded in Your Excellency's Note as quoted above is also the understanding of the Government of the Republic of China.

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

HUANG Shao-ku

His Excellency Everett F. Drumright
Ambassador of the United States of America
Taipei

¹ Translation by the Government of the United States of America.

² Traduction du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 5046. ACCORD¹ ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA RÉPUBLIQUE DE CHINE RELATIF AUX PRODUITS AGRICOLES, CONCLU DANS LE CADRE DU TITRE I DE LA LOI TENDANT À DÉVELOPPER ET À FAVORISER LE COMMERCE AGRICOLE, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE. SIGNÉ À TAÏPEH, LE 9 JUIN 1959

Le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement de la République de Chine,

Reconnaissant qu'il est souhaitable de développer le commerce des produits agricoles entre leurs deux pays et avec d'autres nations amies de telle manière que les marchés habituels des États-Unis pour ces produits ne s'en trouvent pas affectés et qu'il n'en résulte ni fluctuations excessives des cours mondiaux des produits agricoles, ni bouleversement des échanges commerciaux habituels avec des pays amis ;

Considérant que l'achat de produits agricoles américains, contre paiement en nouveaux dollars de Taïwan, favorisera le développement de ce commerce ;

Considérant que les nouveaux dollars de Taïwan provenant des achats en question seront utilisés de manière à servir les intérêts des deux pays ;

Désirant arrêter les conditions qui régiront les ventes, spécifiées ci-après, de produits agricoles au Gouvernement de la République de Chine conformément aux dispositions du titre I de la loi tendant à développer et à favoriser le commerce agricole, telle qu'elle a été modifiée (ci-après dénommée « la loi »), et les mesures que les deux Gouvernements prendront, tant individuellement que conjointement, pour favoriser le développement du commerce de ces produits ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

VENTES CONTRE PAIEMENT EN NOUVEAUX DOLLARS DE TAÏWAN

Sous réserve de la délivrance d'autorisations d'achat par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, et de leur acceptation par le Gouvernement de la République de Chine, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique s'engage à financer, à concurrence des montants indiqués, la vente à des acheteurs autorisés par le Gou-

¹ Entré en vigueur le 9 juin 1959, dès la signature, conformément à l'article VI.

vernement de la République de Chine, contre paiement en nouveaux dollars de Taïwan, des produits agricoles suivants, déclarés surplus aux termes de la loi :

<i>Produits</i>	<i>Valeur à l'exportation (en millions de dollars des États-Unis)</i>
Blé	7,6
Huiles végétales (huile de soya ou de coton)	0,7
Tabac	2,6
Produits laitiers	1,0
Frais de transport par mer (coût estimatif)	1,5
	13,4

Les autorisations d'achat seront délivrées 90 jours au plus tard après la date d'entrée en vigueur du présent Accord. Elles contiendront des dispositions relatives à la vente et à la livraison des produits, aux dates et aux modalités de dépôt de la contre-valeur de ces produits en nouveaux dollars de Taïwan et à toutes autres questions pertinentes.

Article II

UTILISATION DES NOUVEAUX DOLLARS DE TAÏWAN

1. Les deux Gouvernements conviennent que les nouveaux dollars de Taïwan acquis par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique à la suite des ventes effectuées conformément au présent Accord seront utilisées par ce Gouvernement suivant les modalités et l'ordre de priorité qu'il fixera, à concurrence des sommes indiquées, aux fins suivantes :

a) L'équivalent en nouveaux dollars de Taïwan de 7 millions de dollars des États-Unis servira, après accord entre les deux Gouvernements, à l'achat de matériel, d'équipement, d'installations et de services pour les forces armées, conformément à l'article 104, *c*, de la loi.

b) L'équivalent en nouveaux dollars de Taïwan de 2,4 millions de dollars des États-Unis servira à couvrir les dépenses effectuées par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique en vertu des alinéas *f*, *h*, *i*, *j*, *k*, *l*, *m*, *n* ou *o* de l'article 104 de la loi. Sur cette somme, l'équivalent en nouveaux dollars de Taïwan de 250.000 dollars au maximum servira à fournir l'aide prévue à l'alinéa *j* de l'article 104. L'utilisation des fonds au titre des alinéas *k*, *l*, *m*, *n* ou *o* devra être approuvée par une loi du Congrès des États-Unis.

c) L'équivalent en nouveaux dollars de Taïwan de 3 millions de dollars au maximum, à concurrence de 25 pour 100 des devises reçues en vertu de l'Accord, servira à l'Export-Import Bank de Washington à consentir des prêts conformé-

ment à l'alinéa *e* de l'article 104 de la loi et à couvrir les dépenses d'administration qu'elle aura à supporter de ce chef dans la République de Chine. Il est entendu que :

1. Les prêts au titre de l'alinéa *e* de l'article 104 de la loi seront consentis à des entreprises américaines — et à leurs succursales, filiales ou entreprises affiliées — établies dans la République de Chine, pour servir à développer les affaires et le commerce dans ce pays, ainsi qu'à des maisons américaines et à des maisons de la République de Chine pour créer les moyens de mieux utiliser et distribuer les produits agricoles américains et, de façon générale, de développer la consommation et les marchés de ces produits.
2. Les prêts devront être agréés à la fois par l'Export-Import Bank de Washington et le Gouvernement de la République de Chine, représenté par la Banque de Taïwan. Le Gouverneur de la Banque de Taïwan, ou une personne désignée par lui, agira au nom du Gouvernement de la République de Chine, et le Président de l'Export-Import Bank de Washington, ou une personne désignée par lui, agira au nom de l'Export-Import Bank de Washington.
3. Lorsqu'elle recevra une demande de prêt qu'elle sera disposée à prendre en considération, l'Export-Import Bank fera connaître à la Banque de Taïwan l'identité de l'emprunteur éventuel, la nature de l'entreprise proposée, le montant du prêt envisagé et les objectifs généraux du prêt.
4. Quand l'Export-Import Bank sera disposée à approuver une demande de prêt, elle en informera la Banque de Taïwan et indiquera le taux d'intérêt et les délais d'amortissement envisagés. Le taux d'intérêt sera du même ordre que les taux en vigueur dans la République de Chine pour des prêts analogues et les échéances seront fixées d'une manière compatible avec les fins du financement.
5. Dans les 60 jours qui suivront la réception de l'avis indiquant que l'Export-Import Bank est disposée à approuver une demande de prêt, la Banque de Taïwan fera connaître à l'Export-Import Bank ses objections éventuelles à l'octroi du prêt. Si l'Export-Import Bank ne reçoit pas, dans ledit délai de 60 jours, une communication à cet effet de la Banque de Taïwan, il sera entendu que cette dernière ne s'oppose pas à ce que le prêt envisagé soit consenti. Lorsque l'Export-Import Bank approuvera ou rejettera la demande de prêt, elle en informera la Banque de Taïwan.
6. Si, dans un délai de trois ans à compter de la date du présent Accord, les nouveaux dollars de Taïwan destinés aux prêts prévus à l'alinéa *e* de l'article 104 de ladite loi n'ont pas été avancés du fait que l'Export-Import Bank de Washington n'aura pas approuvé de prêts ou que les prêts envisagés n'auront pas reçu le double agrément de l'Export-Import Bank et de la Banque de Taïwan, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique pourra employer lesdits nouveaux dollars de Taïwan à l'une quelconque des fins prévues à l'article 104 de la loi.

a) L'équivalent en nouveaux dollars de Taïwan de 1 million de dollars au maximum servira, sous réserve d'un accord entre les deux Gouvernements, à consentir au Gouvernement de la République de Chine, conformément à l'alinéa *g* de l'arti-

cle 104 de la loi, un prêt pour financer des projets de développement économique y compris des projets non encore prévus dans les plans du Gouvernement de la République de Chine. Les conditions et modalités du prêt, ainsi que d'autres dispositions, seront précisées dans un accord complémentaire de prêt entre les deux Gouvernements. Si, dans les trois ans à compter du présent Accord, les nouveaux dollars de Taïwan destinés à des prêts au Gouvernement de la République de Chine ne lui ont pas été avancés du fait que les deux Gouvernements ne seront pas parvenus à s'entendre sur l'utilisation de ces nouveaux dollars de Taïwan aux fins de prêt, le Gouvernement des États-Unis pourra utiliser ces nouveaux dollars de Taïwan à l'une quelconque des fins prévues à l'article 104 de la loi.

2. Si les ventes faites dans le cadre du présent Accord procurent au Gouvernement des États-Unis d'Amérique une somme en nouveaux dollars de Taïwan inférieure à l'équivalent de 13,4 millions de dollars, les sommes pouvant être dépensées au titre des alinéas *c* et *g* de l'article 104 de la loi seront diminuées de la différence, respectivement de 88 pour 100 et de 12 pour 100. Si, au contraire, le total dépasse l'équivalent de 13,4 millions de dollars, 52 pour 100 de l'excédent pourront servir à financer des projets intéressant la défense commune conformément à l'alinéa *c* de l'article 104, 23 pour 100 pourront être prêtés au titre de l'alinéa *e* de l'article 104, 7 pour 100 pourront servir à financer un prêt conformément à l'alinéa *g* de l'article 104 et 18 pour 100 seront mis à la disposition du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui pourra les utiliser à l'une quelconque des fins prévues à l'article 104 de la loi.

Article III

DÉPÔT DES NOUVEAUX DOLLARS DE TAÏWAN

La somme en nouveaux dollars de Taïwan qui sera déposée au compte du Gouvernement des États-Unis d'Amérique en paiement des produits et des frais de transport par mer financés par ce Gouvernement (à l'exclusion des frais supplémentaires qui résulteraient, le cas échéant, de l'obligation de transporter les produits sous pavillon américain) sera calculée au taux de change du dollar des États-Unis généralement applicable aux importations (à l'exception des importations bénéficiant d'un taux préférentiel) à la date à laquelle les banques des États-Unis ou le Gouvernement des États-Unis débourseront les dollars, conformément aux stipulations des autorisations d'achat.

Article IV

ENGAGEMENTS GÉNÉRAUX

1. Le Gouvernement de la République de Chine s'engage à prendre toutes mesures possibles pour empêcher la revente ou la réexpédition à d'autres pays, ou l'utilisation à des fins autres que la consommation intérieure, des produits agricoles en surplus achetés en application du présent Accord (sauf lorsque cette revente, cette réexpédition ou cette utilisation seront expressément autorisées par le Gou-

vernement des États-Unis d'Amérique) et pour éviter que l'achat desdits produits n'ait pour effet de mettre des quantités accrues de ces produits, ou de produits analogues, à la disposition de pays qui n'entretiennent pas de relations amicales avec les États-Unis d'Amérique.

2. Les deux Gouvernements s'engagent à prendre les précautions voulues pour que les ventes ou achats de produits agricoles en surplus, effectués conformément au présent Accord, n'entraînent pas de fluctuations excessives des cours mondiaux des produits agricoles, n'affectent pas les marchés habituels des États-Unis d'Amérique pour ces produits et ne bouleversent pas les échanges commerciaux habituels avec les pays amis.

3. Dans l'exécution du présent Accord, les deux Gouvernements s'efforceront de maintenir des conditions commerciales qui ne gênent pas l'activité des négociants privés et feront tout en leur pouvoir pour stimuler et développer une demande continue de produits agricoles.

4. Le Gouvernement de la République de Chine s'engage à fournir, à la demande du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, des renseignements sur l'exécution du programme, notamment en ce qui concerne les arrivages et l'état des marchandises reçues et les mesures prises pour maintenir les débouchés habituels, ainsi que des renseignements concernant les exportations des produits considérés ou de produits analogues.

Article V

CONSULTATIONS

A la requête de l'un ou de l'autre, les deux Gouvernements se consulteront sur toute question concernant l'application du présent Accord ou des arrangements pris dans le cadre du présent Accord.

Article VI

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur dès la signature.

EN FOI DE QUOI les représentants des deux Gouvernements, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Taïpeh, en double exemplaire, en langues anglaise et chinoise, le 9 juin 1959, qui correspond au neuvième jour du sixième mois de l'an quarante-huit de la République de Chine.

Pour le Gouvernement
des États-Unis d'Amérique :

Everett F. DRUMRIGHT

[SCEAU]

Pour le Gouvernement
de la République de Chine :

HUANG Shao-ku

[SCEAU]

ÉCHANGE DE NOTES

I

Le Ministre des affaires étrangères de la République de Chine à l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique

Wai (48) Mei-1-08785

Taïpeh, le 9 juin 1959

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux produits agricoles signé ce jour¹ par les représentants de nos deux Gouvernements, aux termes duquel le Gouvernement des États-Unis d'Amérique s'engage à financer la livraison à la République de Chine de 13,4 millions de dollars de produits agricoles, et de vous faire savoir ce qui suit :

Considérant comme le Gouvernement des États-Unis d'Amérique que la livraison de ces produits ne doit ni entraîner de fluctuations excessives des cours mondiaux des produits agricoles, ni affecter les marchés habituels des États-Unis pour ces produits, ni compromettre les relations commerciales entre nations amies, mon Gouvernement déclare qu'il n'autorisera pas, en 1959, la réexportation de tabac importé et qu'il limitera les exportations de tabac d'origine domestique, pendant la même période, à une valeur de 250.000 dollars des États-Unis au maximum. À cet égard, mon Gouvernement accepte d'acheter aux États-Unis pendant la période en question, sur ses propres ressources en devises, 1 million de livres de tabac en plus des 3 millions de livres environ qu'il doit importer aux termes de l'Accord susmentionné relatif aux produits agricoles. En outre, mon Gouvernement accepte d'acheter dans le commerce aux États-Unis pendant la période en question, et au moyen de ses propres ressources, l'équivalent de 250.000 dollars des États-Unis de lait en poudre entier ou traité.

Je vous saurais gré de bien vouloir confirmer ce qui précède.

Veillez agréer, etc.

HUANG Shao-ku

Son Excellence Monsieur Everett F. Drumright
Ambassadeur des États-Unis d'Amérique
Taïpeh

¹ Voir p. 287 de ce volume.

II

L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Ministre des affaires étrangères de la République de Chine

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

N° 26

Taïpeh, le 9 juin 1959

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à votre note n° Wai (48) Mei-1-08785 en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

Je tiens à vous faire savoir que les dispositions qui précèdent ont l'agrément du Gouvernement des États-Unis.

Veillez agréer, etc.

Everett F. DRUMRIGHT

Son Excellence Monsieur Huang Shao-ku
Ministre des affaires étrangères
Taïpeh

III

L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Ministre des affaires étrangères de la République de Chine

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

N° 27

Taïpeh, le 9 juin 1959

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République de Chine, relatif aux produits agricoles, signé ce jour à Taïpeh, et de vous faire savoir que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique considère que, sous réserve des dispositions ci-après, le Gouvernement de la République de Chine veillera à ce que le blé fourni par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique soit livré à la consommation à un rythme tel qu'à la fin de l'année 1959, il en reste au moins en stock l'équivalent de deux mois d'approvisionnement environ ; toutefois, si des pertes se produisaient en cours de transport, elles pourraient être compensées par prélèvement sur les stocks disponibles.

Je serais heureux de recevoir de Votre Excellence confirmation des dispositions précitées.

Veillez agréer, etc.

Everett F. DRUMRIGHT

Son Excellence Monsieur Huang Shao-ku
Ministre des affaires étrangères
Taïpeh

IV

Le Ministre des affaires étrangères de la République de Chine à l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DE LA RÉPUBLIQUE DE CHINE

Wai (48) Mei-1-08812

Le 9 juin 1959

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note n° 27 de Votre Excellence, en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[*Voir note III*]

En réponse, je tiens à confirmer, au nom du Gouvernement de la République de Chine, que les dispositions qui précèdent ont également l'agrément de mon Gouvernement.

Veillez agréer, etc.

HUANG Shao-ku

Son Excellence Monsieur Everett F. Drumright
Ambassadeur des États-Unis d'Amérique
Taïpeh

V

L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Ministre des affaires étrangères de la République de Chine

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

N° 28

Taïpeh, le 9 juin 1959

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République de Chine, relatif aux produits agricoles, signé ce jour à Taïpeh, et de confirmer que les représentants de l'Ambassade des États-Unis d'Amérique et du Gouvernement de la République de Chine se sont mis d'accord sur les dispositions suivantes :

Les nouveaux dollars de Taïwan nécessaires au financement de projets convenus conformément au paragraphe *d* de l'article II de l'Accord relatif aux produits agricoles seront avancés ou remboursés au Gouvernement de la République de Chine sur présentation des pièces justificatives que la Mission de sécurité mutuelle des États-Unis pourra demander. Le Gouvernement de la République de Chine tiendra ou fera tenir des livres et dossiers permettant de déterminer quels biens et services ont été achetés pour les projets convenus conformément au paragraphe 1, *d*, de l'article II de l'Accord relatif aux produits agricoles, de préciser comment ces biens et services ont été utilisés et de suivre le déroulement des projets (et notamment d'en connaître le coût). Les livres et dossiers concernant chaque projet seront conservés jusqu'à ce que le projet soit achevé et qu'un délai de trois ans se soit écoulé à compter du dernier versement effectué par la Mission au titre de ce projet. Les deux gouvernements pourront à tout moment examiner lesdits livres et dossiers ainsi que toutes autres pièces, lettres, notes, etc., relatifs aux transactions concernant les projets convenus. Le Gouvernement de la République de Chine fera en sorte que la Mission puisse suivre les projets convenus et l'emploi des biens et services qui y seront affectés ; il fournira à la Mission tous les renseignements qu'elle lui demandera à ce sujet et au sujet des dépenses y relatives. Le Gouvernement de la République de Chine prendra, ou fera prendre, les mesures nécessaires pour permettre aux représentants autorisés du Gouvernement des États-Unis de se rendre en n'importe quel point du territoire de la République de Chine à des fins correspondant aux projets convenus.

Si la Mission constate qu'un décaissement effectué par elle, conformément au paragraphe 1, *d*, de l'article II de l'Accord relatif aux produits agricoles, au titre des projets convenus, n'est pas justifié par des pièces fournies par le Gouvernement de la République de Chine, qu'il n'est pas conforme aux termes du présent Accord ou de tout accord ou arrangement applicable conclu entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République de Chine, ou encore qu'il est contraire à une loi ou à un règlement applicable du Gouvernement des

États-Unis d'Amérique, le Gouvernement de la République de Chine versera à la Mission, dans les conditions que celle-ci fixera, une somme en monnaie locale qui ne dépassera pas le montant de ce décaissement. Lorsque le Gouvernement de la République de Chine, en exécution des dispositions de la phrase précédente, versera une somme à la Mission en contrepartie d'un décaissement imputé sur le crédit ouvert en vertu de l'accord de prêt, le total imputé sur ce crédit sera réduit d'autant.

Les versements effectués par la Mission au titre de projets convenus devront être conformes aux lois et règlements applicables du Gouvernement des États-Unis d'Amérique. La Mission pourra refuser d'effectuer de nouveaux décaissements au titre d'un projet convenu si elle conclut que ces décaissements ne seraient pas conformes aux fins du paragraphe 1, *d*, de l'article II de l'Accord relatif aux produits agricoles.

Je vous saurais gré de bien vouloir confirmer que l'interprétation ci-dessus rencontre l'agrément du Gouvernement de la République de Chine.

Veuillez agréer, etc.

Everett F. DRUMRIGHT

Son Excellence Monsieur Huang Shao-ku
Ministre des affaires étrangères
Taïpeh

VI

Le Ministre des affaires étrangères de la République de Chine à l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DE LA RÉPUBLIQUE DE CHINE

Wai (48) Mei-1-08813

Le 9 juin 1959

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note n° 28 de Votre Excellence, en date de ce jour, dont la teneur suit :

[Voir note V]

Je tiens à confirmer que l'interprétation du Gouvernement des États-Unis d'Amérique figurant dans la note précitée de Votre Excellence a l'agrément du Gouvernement de la République de Chine.

Veuillez agréer, etc.

HUANG Shao-ku

Son Excellence Monsieur Everett F. Drumright
Ambassadeur des États-Unis d'Amérique
Taïpeh

No. 5047

**UNITED STATES OF AMERICA
and
REPUBLIC OF KOREA**

**Agricultural Commodities Agreement under Title I of the
Agricultural Trade Development and Assistance Act, as
amended. Signed at Seoul, on 30 June 1959**

Official text: English.

Registered by the United States of America on 14 March 1960.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
et
RÉPUBLIQUE DE CORÉE**

**Accord relatif aux produits agricoles, conclu dans le cadre
du titre I de la loi tendant à développer et à favoriser le
commerce agricole, telle qu'elle a été modifiée. Signé à
Séoul, le 30 juin 1959**

Texte officiel anglais.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 14 mars 1960.

No. 5047. AGRICULTURAL COMMODITIES AGREEMENT¹
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES
OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE RE-
PUBLIC OF KOREA UNDER TITLE I OF THE AGRICUL-
TURAL TRADE DEVELOPMENT AND ASSISTANCE ACT,
AS AMENDED. SIGNED AT SEOUL, ON 30 JUNE 1959

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Korea :

Recognizing the desirability of expanding trade in agricultural commodities between their two countries and with other friendly nations in a manner which would not displace usual marketings of the United States in these commodities, or unduly disrupt world prices of agricultural commodities or normal patterns of commercial trade with friendly countries ;

Considering that the purchase for Korean hwan of surplus agricultural commodities produced in the United States of America will assist in achieving such an expansion of trade ;

Considering that the Korean hwan accruing from such purchase will be utilized in a manner beneficial to both countries ;

Desiring to set forth the understandings which will govern the sales, as specified below, of surplus agricultural commodities to the Government of the Republic of Korea pursuant to Title I of the Agricultural Trade Development and Assistance Act, as amended (hereinafter referred to as the Act), and the measures which the two Governments will take individually and collectively in furthering the expansion of trade in such commodities ;

Have agreed as follows :

Article I

SALES FOR KOREAN HWAN

1. Subject to the issuance by the Government of the United States of America and the acceptance by the Government of the Republic of Korea of purchase authorizations, the Government of the United States of America undertakes to finance the sale to purchasers authorized by the Government of the Republic of

¹ Came into force on 30 June 1959, upon signature, in accordance with article VI.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 5047. ACCORD¹ ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE RELATIF AUX PRODUITS AGRICOLES, CONCLU DANS LE CADRE DU TITRE I DE LA LOI TENDANT À DÉVELOPPER ET À FAVORISER LE COMMERCE AGRICOLE, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE. SIGNÉ À SÉOUL, LE 30 JUIN 1959

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République de Corée,

Reconnaissant qu'il est souhaitable de développer le commerce des produits agricoles entre leurs deux pays et avec d'autres nations amies de telle manière que les marchés habituels des États-Unis d'Amérique pour ces produits ne s'en trouvent pas affectés et qu'il n'en résulte ni fluctuations excessives des cours mondiaux des produits agricoles, ni bouleversement des échanges commerciaux habituels avec des pays amis,

Considérant que l'achat de produits agricoles américains en surplus, contre paiement en hwans coréens, favorisera le développement de ce commerce,

Considérant que les hwans coréens provenant des achats en question seront utilisés de manière à servir les intérêts des deux pays,

Désirant arrêter les conditions qui régiront les ventes, énumérées ci-après, de produits agricoles en surplus au Gouvernement de la République de Corée conformément aux dispositions du titre I de la loi tendant à développer et à favoriser le commerce agricole, telle qu'elle a été modifiée (ci-après dénommée « la loi »), et les mesures que les deux Gouvernements prendront, tant individuellement que conjointement, pour favoriser le développement du commerce de ces produits,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

VENTES CONTRE PAIEMENT EN HWANS CORÉENS

1. Sous réserve de la délivrance d'autorisations d'achat par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et de leur acceptation par le Gouvernement de la République de Corée, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique s'engage à financer, à concurrence des montants indiqués, la vente à des acheteurs autorisés par le Gouvernement

¹ Entré en vigueur le 30 juin 1959, dès la signature, conformément à l'article VI.

Korea, for Korean hwan, of the following agricultural commodities determined to be surplus pursuant to the Act, in the amounts indicated :

<i>Commodity</i>	<i>Export market value (millions)</i>
Wheat	\$20.3
Cotton	7.5
Feedgrains	0.5
Ocean transportation	4.7
TOTAL	\$33.0

2. Purchase authorizations will be issued not later than 90 calendar days after the effective date of this Agreement. They will include provisions relating to the sale and delivery of commodities, the time and circumstances of deposit of the Korean hwan accruing from such sale, and other relevant matters.

Article II

USES OF KOREAN HWAN

1. The two Governments agree that the Korean hwan accruing to the Government of the United States of America as a consequence of sales made pursuant to this Agreement will be used by the Government of the United States of America, in such manner and order of priority as the Government of the United States of America shall determine, for the following purposes, in the amounts shown :

- a. To procure military equipment, material, facilities and services for Korean defense forces in accordance with subsection 104 (c) of the Act, as amended, the hwan equivalent of \$28 million.
- b. For expenditures by the Government of the United States of America in Korea under subsections 104 (f), 104 (h) and 104 (i) of the Act, as amended, the hwan equivalent of \$5 million.

2. To the extent that the total hwan accruing to the Government of the United States of America as a consequence of sales made pursuant to this Agreement is less than the hwan equivalent of \$33.0 million, the amount available for subsection 104 (c) shall be reduced by the amount of such difference ; in the event the total hwan deposit exceeds the equivalent of \$33.0 million, 15 percent of the excess shall be available for the use of the Government of the United States of America under subsections 104 (f), 104 (h) and 104 (i), and 85 percent shall be available for expenditures under subsection 104 (c).

de la République de Corée, contre paiement en hwans coréens, des produits agricoles suivants déclarés surplus aux termes de la loi :

<i>Produits</i>	<i>Valeur à l'exportation (en millions de dollars)</i>
Blé	20,3
Coton	7,5
Graines fourragères.	0,5
Frais de transport par mer	4,7
TOTAL	33,0

2. Les autorisations d'achat seront délivrées dans les 90 jours qui suivront la date d'entrée en vigueur du présent Accord. Elles contiendront des dispositions relatives à la vente et à la livraison des produits, aux dates et aux modalités de dépôt de la contre-valeur de ces produits en hwans coréens et à toutes autres questions pertinentes.

Article II

UTILISATION DES HWANS CORÉENS

1. Les deux Gouvernements conviennent que les hwans coréens acquis par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique à la suite des ventes effectuées conformément au présent Accord seront utilisés par ce Gouvernement suivant les modalités et l'ordre de priorité qu'il fixera, à concurrence des sommes indiquées, aux fins ci-après :

- a) L'équivalent en hwans de 28 millions de dollars servira à fournir de l'équipement, du matériel, des services et des installations militaires aux forces coréennes de défense, conformément à l'alinéa *c* de l'article 104 de la loi, telle qu'elle a été modifiée.
- b) L'équivalent en hwans de 5 millions de dollars servira à couvrir les dépenses effectuées en Corée par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique au titre des alinéas *f*, *h* et *i* de l'article 104 de la loi, telle qu'elle a été modifiée.

2. Dans le cas où les ventes effectuées dans le cadre du présent Accord procureraient au Gouvernement des États-Unis d'Amérique une somme en hwans inférieure à l'équivalent de 33 millions de dollars, les sommes disponibles au titre de l'alinéa *c* de l'article 104 seraient diminuées de la différence ; si, au contraire, le total des hwans déposés est supérieur à l'équivalent de 33 millions de dollars, 15 pour 100 de l'excédent pourront être utilisés par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique aux fins prévues aux alinéas *f*, *h* et *i* de l'article 104 et 85 pour 100 pourront servir pour les dépenses au titre de l'alinéa *c* de l'article 104.

Article III

DEPOSIT OF KOREAN HWAN

The deposit of Korean hwan to the account of the Government of the United States of America in payment for the commodities and for ocean transportation costs financed by the Government of the United States of America (except excess costs resulting from the requirement that United States flag vessels be used) shall be made at the rate of exchange for United States dollars at which the United States Armed Forces have obtained hwan on the dates of dollar disbursements by United States banks, or by the Government of the United States of America, or the nearest preceding date, as provided in the purchase authorization.

Article IV

GENERAL UNDERTAKINGS

1. The Government of the Republic of Korea agrees that it will take all possible measures to prevent the resale or transshipment to other countries, or the use for other than domestic purposes (except where such resale, transshipment or use is specifically approved by the Government of the United States of America), of the surplus agricultural commodities purchased pursuant to the provisions of this Agreement, and to assure that the purchase of such commodities does not result in increased availability of these or like commodities to nations unfriendly to the United States of America.

2. The two Governments agree that they will take reasonable precautions to assure that all sales or purchases of agricultural commodities pursuant to this Agreement will not unduly disrupt world prices of agricultural commodities, displace usual marketings of the United States of America in these commodities, or disrupt normal patterns of commercial trade with friendly countries.

3. In carrying out this Agreement, the two Governments will seek to assure conditions of commerce permitting private traders to function effectively and will use their best endeavors to develop and expand continuous market demand for agricultural commodities.

4. The Government of the Republic of Korea agrees to furnish, upon request of the Government of the United States of America, information on the progress of the program, particularly with respect to arrivals and conditions of commodities and the provisions for the maintenance of usual marketings and information relating to exports of the same or like commodities.

Article III

DÉPÔT DES HWANS CORÉENS

La somme en hwans coréens qui sera déposée au compte du Gouvernement des États-Unis d'Amérique en paiement des produits et du transport par mer financés par ce Gouvernement (à l'exclusion des frais supplémentaires qui résulteraient, le cas échéant, de l'obligation de transporter les produits sous pavillon américain) sera calculée au taux de change auquel les forces armées des États-Unis auront acheté des hwans aux dates de versement des dollars par des banques des États-Unis ou par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, ou à la date précédente la plus rapprochée, selon les stipulations des autorisations d'achat.

Article IV

ENGAGEMENTS GÉNÉRAUX

1. Le Gouvernement de la République de Corée s'engage à prendre toutes les mesures possibles pour empêcher la revente ou la réexpédition à d'autres pays, ou l'utilisation à des fins autres que la consommation intérieure, des produits agricoles en surplus achetés en application du présent Accord (sauf lorsque cette revente, cette réexpédition ou cette utilisation seront expressément autorisées par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique) et pour éviter que l'achat desdits produits n'ait pour effet de mettre des quantités accrues de ces produits, ou de produits analogues, à la disposition de pays qui n'entretiennent pas de relations amicales avec les États-Unis d'Amérique.

2. Les deux Gouvernements s'engagent à prendre les précautions voulues pour que les ventes ou achats de produits agricoles, effectués conformément au présent Accord, n'entraînent pas de fluctuations excessives des cours mondiaux des prix agricoles, n'affectent pas les marchés habituels des États-Unis d'Amérique pour ces produits et n'entravent pas les échanges commerciaux habituels avec les pays amis.

3. Dans l'exécution du présent Accord, les deux Gouvernements s'efforceront de maintenir des conditions commerciales qui ne gênent pas l'activité des négociants privés et feront tout en leur pouvoir pour stimuler et développer une demande continue de produits agricoles.

4. Le Gouvernement de la République de Corée s'engage à fournir, à la demande du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, des renseignements sur l'exécution du programme, notamment en ce qui concerne les arrivages et l'état des marchandises reçues ainsi que les dispositions prises pour que les marchés habituels ne se trouvent pas affectés, et des renseignements concernant les exportations des produits considérés ou de produits analogues.

Article V

CONSULTATION

The two Governments will, upon request of either of them, consult regarding any matter relating to the application of this Agreement or to the operation of arrangements carried out pursuant to this Agreement.

Article VI

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force upon signature.

IN WITNESS WHEREOF, the respective representatives, duly authorized for the purpose, have signed the present Agreement.

DONE at Seoul in duplicate this 30th day of June, 1959.

For the Government
of the United States of America :

Walter C. DOWLING
American Ambassador

For the Government
of the Republic of Korea :

SHIN HYON HWACK
Minister of Reconstruction

Article V

CONSULTATIONS

À la requête de l'un ou de l'autre, les deux Gouvernements se consulteront sur toute question concernant l'application du présent Accord ou des arrangements pris dans le cadre du présent Accord.

Article VI

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

EN FOI DE QUOI les représentants des deux Gouvernements, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

FAIT à Séoul, en deux exemplaires, le 30 juin 1959.

Pour le Gouvernement
des États-Unis d'Amérique :

Walter C. DOWLING
Ambassadeur des États-Unis
d'Amérique

Pour le Gouvernement
de la République de Corée :

SHIN HYON HWACK
Ministre de la reconstruction

ANNEX A

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

ANNEXE A

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

ANNEX A

No. 52. CONSTITUTION OF THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION. SIGNED AT LONDON, ON 16 NOVEMBER 1945¹

SIGNATURE and ACCEPTANCE

	<i>Date of signature</i>	<i>Date of deposit of instrument of acceptance</i>
GUINEA	2 Febr. 1960	26 Nov. 1959

In accordance with article XV of the Constitution, the acceptance took effect on 2 February 1960.

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 9 March 1960.

ANNEXE A

N° 52. CONVENTION CRÉANT UNE ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE. SIGNÉE À LONDRES, LE 16 NOVEMBRE 1945¹

SIGNATURE et ACCEPTATION

	<i>Date de la signature</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument d'acceptation</i>
GUINÉE	2 févr. 1960	26 nov. 1959

Conformément à l'article XV de la Convention, l'acceptation a pris effet le 2 février 1960.

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 9 mars 1960.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 4, p. 275; Vol. 18, p. 383; Vol. 21, p. 336; Vol. 34, p. 382; Vol. 43, p. 336; Vol. 45, p. 319; Vol. 53, p. 407; Vol. 68, p. 261; Vol. 98, p. 264; Vol. 126, p. 346; Vol. 161, p. 360; Vol. 166, p. 368; Vol. 172, p. 326; Vol. 190, p. 376; Vol. 191, p. 358; Vol. 213, p. 369; Vol. 243, p. 302; Vol. 250, p. 289; Vol. 253, p. 307; Vol. 256, p. 326; Vol. 257, p. 359; Vol. 300, p. 298; Vol. 307, p. 300, and Vol. 316, p. 271.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 4, p. 275; vol. 18, p. 383; vol. 21, p. 336; vol. 34, p. 383; vol. 43, p. 337; vol. 45, p. 319; vol. 53, p. 407; vol. 68, p. 261; vol. 98, p. 265; vol. 126, p. 346; vol. 161, p. 360; vol. 166, p. 368; vol. 172, p. 327; vol. 190, p. 376; vol. 191, p. 358; vol. 213, p. 369; vol. 243, p. 302; vol. 250, p. 289; vol. 253, p. 307; vol. 256, p. 327; vol. 257, p. 359; vol. 300, p. 299; vol. 307, p. 301, et vol. 316, p. 271.

*DECLARACION SOBRE LA JURISDICCION COMPULSORIA DE LA CORTE
INTERNACIONAL DE JUSTICIA*

El Gobierno de la República de Honduras, debidamente autorizado por el Congreso Nacional en virtud del Decreto Número 99 de veintinueve de enero de mil novecientos sesenta, para renovar la Declaración a que se refiere el Inciso 2 del Artículo 36 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, por la presente,

DECLARA

1) Que renueva la Declaración que hiciera el diecinueve de abril de mil novecientos cincuenta y cuatro por un término de seis años, depositada en la Secretaría General de las Naciones Unidas, el veinticuatro de mayo del mismo año, y cuyo período para el cual fué emitida expirará el próximo veinticuatro de mayo de mil novecientos sesenta ; reconociendo como obligatoria ipso facto y sin convenio especial, respecto a cualquier otro Estado que acepte la misma obligación, la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia en todas las controversias de orden jurídico que versen sobre :

- a) la interpretación de un tratado ;
- b) cualquier cuestión de derecho internacional ;
- c) la existencia de todo hecho que, si fuere establecido, constituiría violación de una obligación internacional ;

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 217, and Vol. 190, p. 377.

² Deposited with the Secretary-General of the United Nations on 10 March 1960.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 217, et vol. 190, p. 377.

² Déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le 10 mars 1960.

d) la naturaleza o extensión de la reparación que ha de hacerse por el quebrantamiento de una obligación internacional.

2) Esta nueva Declaración se hace bajo condición de reciprocidad y por un término indefinido, contado a partir de la fecha en que se haga el depósito en la Secretaría General de las Naciones Unidas.

DADA en el Palacio Nacional, Tegucigalpa, D. C., a los veinte días del mes de febrero de mil novecientos sesenta.

(Firmado) Rainón VILLEDA MORALES

El Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores :

[TRANSLATION]

The Government of the Republic of Honduras, duly authorized by the National Congress, under Decree No. 99 of 29 January 1960, to renew the Declaration referred to in Article 36 (2) of the Statute of the International Court of Justice,

HEREBY DECLARES :

1. That it renews the Declaration made by it for a period of six years on 19 April 1954¹ and deposited with the Secretary-General of the United Nations on 24 May 1954, the term of which will expire on 24 May 1960; recognizing as compulsory *ipso facto* and without special agreement, in relation to any other State accepting the same obligation, the jurisdiction of the International Court of Justice in all legal disputes concerning :

- (a) The interpretation of a treaty ;
- (b) Any question of international law ;
- (c) The existence of any fact which, if established, would constitute a breach of an international obligation ;
- (d) The nature and extent of the reparation to be made for the breach of an international obligation.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 190, p. 377.

[TRADUCTION]

Par la présente, le Gouvernement de la République du Honduras, dûment autorisé par le Congrès national, en vertu du Décret n° 99 du vingt-neuf janvier mil neuf cent soixante, à renouveler la déclaration visée au paragraphe 2 de l'Article 36 du Statut de la Cour internationale de Justice,

DÉCLARE :

1) Renouveler la déclaration qu'il a faite le 19 avril 1954¹ pour six ans, déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le 24 mai de la même année, qui vient à expiration le 24 mai 1960 et par laquelle il a reconnu comme obligatoire de plein droit et sans convention spéciale, à l'égard de tout autre État acceptant la même obligation, la juridiction de la Cour sur tous les différends d'ordre juridique ayant pour objet :

- a) L'interprétation d'un traité ;
- b) Tout point de droit international ;
- c) La réalité de tout fait qui, s'il était établi, constituerait la violation d'un engagement international ;
- d) La nature ou l'étendue de la réparation due pour la rupture d'un engagement international.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 190, p. 377.

2. This new Declaration is made on condition of reciprocity, for an indefinite term, starting from the date on which it is deposited with the Secretary-General of the United Nations.

National Palace, Tegucigalpa, D. C.,
20 February 1960.

(Signed) Ramón VILLEDA MORALES

The Secretary of State
for Foreign Affairs :

(Signed) Andrés ALVARADO PUERTO

2) Cette nouvelle déclaration est faite sous condition de réciprocité et pour une durée indéterminée, à partir de la date à laquelle elle sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

FAIT au Palais national, à Tegucigalpa
(D. C.), le 20 février 1960.

(Signé) Ramón VILLEDA MORALES

Le Secrétaire d'État
aux relations extérieures :

(Signé) Andrés ALVARADO PUERTO

No. 414. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF SWEDEN FOR AIR SERVICES BETWEEN CANADIAN AND SWEDISH TERRITORIES. SIGNED AT OTTAWA, ON 27 JUNE 1947¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. OTTAWA, 16 MAY 1958

Official text : English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

I

ROYAL SWEDISH EMBASSY

No. 31

Ottawa, May 16, 1958

Sir,

Upon instructions from my Government, I have the honour to inform you that the Scandinavian Airlines System is now in a position to inaugurate a service to Montreal and that a proposal for the modification of section 2 of the Annex to the Air Agreement between Sweden and Canada signed at Ottawa on June 27, 1947,¹ has been made under the terms of Article 8 to the competent Canadian aeronautical authorities. It is understood that the latter have agreed to the proposed changes to the said Agreement and, accordingly, it would now be in order to confirm the agreement between the aeronautical authorities of our respective countries by an exchange of notes.

It is further understood that the competent Canadian aeronautical authorities wish to take this opportunity to modify paragraph 4 of the Annex to the Air Agreement to enable the designated airline of the Government of Canada to serve routes originating and terminating at any point in Canada.

I now have the honour to propose that paragraph 2 of the Annex to the Agreement between Sweden and Canada be amended to read as follows :

“The route to be operated by the designated airline of the Government of Sweden shall be : Sweden via intermediate points to Montreal and to points in countries beyond — in both directions.”

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 27, p. 313, and Vol. 53, pp. 420 and 424.

² Came into force on 16 May 1958 by the exchange of the said notes.

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

N° 414. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA SUÈDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES DU CANADA ET DE LA SUÈDE. SIGNÉ À OTTAWA, LE 27 JUIN 1947³

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD⁴ MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.
OTTAWA, 16 MAI 1958

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

I

AMBASSADE ROYALE DE SUÈDE

N° 31

Ottawa, le 16 mai 1958

Monsieur le Secrétaire d'État,

D'ordre de mon Gouvernement, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Système des entreprises de transports aériens scandinaves est dorénavant en mesure d'inaugurer un service à destination de Montréal et que, conformément à l'article 8 de l'Accord aérien entre la Suède et le Canada, signé à Ottawa, le 27 juin 1947¹, il a été proposé aux autorités aéronautiques compétentes du Canada de modifier l'article 2 de l'Annexe audit Accord. Nous croyons savoir que ces autorités ont accepté les modifications proposées ; il conviendrait donc de confirmer par un Échange de Notes l'accord entre les autorités aéronautiques de nos deux pays.

Nous croyons aussi savoir que les autorités aéronautiques compétentes du Canada désirent profiter de cette occasion pour modifier l'alinéa 4 de l'Annexe à l'Accord aérien de telle sorte que la ligne aérienne désignée par le Gouvernement du Canada soit autorisée à desservir les routes dont le point d'origine et le terminus se trouvent en quelque localité du Canada que ce soit.

J'ai l'honneur de proposer que l'alinéa 2 de l'Annexe à l'Accord entre la Suède et le Canada soit modifié de la façon suivante :

« La route qu'exploitera la ligne aérienne désignée par le Gouvernement de Suède sera la suivante : de la Suède, par des points intermédiaires, à Montréal et à des points situés dans des pays au delà, et ce, dans les deux sens. »

¹ Traduction du Gouvernement canadien.

² Translation by the Government of Canada.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 27, p. 313, et vol. 53, p. 421 et p. 425.

⁴ Entré en vigueur le 16 mai 1958 par l'échange desdites notes.

and that paragraph 4 be amended to read as follows :

“The route to be operated by the designated airline of the Government of Canada shall be : Canada via intermediate points to Stockholm and to points in countries beyond — in both directions.”

If the Canadian Government is prepared to accept this proposal which would, of course, have the effect of superseding the Notes exchanged on June 30 and July 5, 1949,¹ between the then Swedish Minister and your predecessor, I have the honour to suggest that this Note and your reply thereto shall constitute an agreement between our two Governments which shall take effect on the date of your reply.

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

(Signed) G. CAMPBELL-WESTLIND
Chargé d’Affaires a.i.

The Secretary of State for External Affairs of Canada
Department of External Affairs
Ottawa, Ontario

II

No. E-14

Ottawa, May 16, 1958

Sir,

I have the honour to acknowledge your Note of May 16, 1958 in which you propose that there should be an amendment to the Agreement for Air Services between Sweden and Canada signed at Ottawa on June 27, 1947.

The appropriate Canadian authorities concur in your suggestion that paragraph 2 of the Annex to the Agreement between Sweden and Canada be amended to read as follows :

[See note I]

and that paragraph 4 of the Annex be amended to read as follows :

[See note I]

I confirm that your Note and this reply thereto shall constitute an Agreement between Canada and Sweden which shall take effect on this day, May 16, 1958. This Agreement shall be registered by the Canadian Government with the International Civil Aviation Organization in accordance with the terms of Article 7 of the Agreement between Canada and Sweden for Air Services signed at Ottawa on June 27, 1947.

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

(Signed) Sidney SMITH
Secretary of State for External Affairs

The Chargé d’Affaires a.i.
Embassy of Sweden
Ottawa, Ontario

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 53, p. 424.

et que l'alinéa 4 soit modifié de la façon suivante :

« La route qu'exploitera la ligne aérienne désignée par le Gouvernement du Canada sera la suivante : du Canada, par des points intermédiaires, à Stockholm et à des points situés dans des pays au delà, et ce, dans les deux sens. »

Si le Gouvernement du Canada est disposé à accepter cette proposition qui aurait évidemment pour effet de remplacer les Notes échangées le 30 juin et le 5 juillet 1949¹ par le Ministre de Suède alors en fonction et votre prédécesseur, j'ai l'honneur de suggérer que la présente Note et votre réponse constituent un accord entre nos deux Gouvernements qui entrera en vigueur le jour de votre réponse.

Agréez, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

(Signé) G. CAMPBELL-WESTLIND
Chargé d'Affaires ad interim

Le Secrétaire d'État aux Affaires Extérieures
Ministère des Affaires Extérieures
Ottawa

II

N° E-14

Ottawa, le 16 mai 1958

Monsieur le Chargé d'Affaires,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre Note en date du 16 mai 1958, par laquelle vous proposez que l'on modifie l'Accord relatif aux services aériens entre la Suède et le Canada, signé à Ottawa le 27 juin 1947.

Les autorités compétentes du Canada acceptent que soit modifié de la façon suivante, comme vous le proposez, l'alinéa 2 de l'Annexe à l'Accord entre la Suède et le Canada :

[Voir note I]

et que l'alinéa 4 soit modifié de la façon suivante :

[Voir note I]

Je confirme que votre Note et la présente réponse constitueront un accord entre le Canada et la Suède qui entrera en vigueur aujourd'hui, 16 mai 1958. Cet accord sera enregistré par le Gouvernement du Canada auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale conformément à l'article 7 de l'Accord entre le Canada et la Suède relatif aux services aériens, signé à Ottawa le 27 juin 1947.

Agréez, Monsieur le Chargé d'Affaires, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

(Signé) Sidney SMITH
Secrétaire d'État aux Affaires Extérieures

Monsieur le Chargé d'Affaires
Ambassade royale de Suède
Ottawa (Ontario)

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 53, p. 425.

No. 551. PROVISIONAL AGREEMENT BETWEEN SWITZERLAND AND THE NETHERLANDS RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT BERNE, ON 7 MARCH 1949¹

MODIFICATION of the annex to the above-mentioned Agreement

By a protocol signed at The Hague on 6 March 1957, the representatives of the Federal Air Office and of the aeronautical authority of the Kingdom of the Netherlands have agreed, pursuant to article 11, paragraph *c*, of the Provisional Agreement between Switzerland and the Netherlands relating to air services, concluded at Berne on 7 March 1949,¹ to replace schedules of services I and II of the annex to that Agreement by the following provisions :

SCHEDULE I

Services which the airline designated by Switzerland may operate

1. Points in Switzerland – Amsterdam and/or Rotterdam.
2. Points in Switzerland – Frankfurt-on-Main and/or Cologne/Bonn and/or Düsseldorf and/or Brussels – Amsterdam and/or Rotterdam.
3. Points in Switzerland – Amsterdam – points in Great Britain – points in Ireland – points in Canada and/or points in the United States of America.
4. Points in Switzerland and, via intermediate points – points in Surinam and/or points in the Netherlands Antilles – points in Central America* and/or points in Mexico.
5. Points in Switzerland and, via intermediate points – points in Surinam and/or points in the Netherlands Antilles – points in Central America* and/or points in Chile.

The airline may omit intermediate stops on the agreed services as it sees fit.

* The expression "Central America" shall be understood here to mean States in the middle region of America, islands in the Caribbean Sea, Venezuela, Colombia, Ecuador and Peru.

SCHEDULE II

Services which the airline designated by the Netherlands may operate

1. Points in the Netherlands – Basle and/or Berne and/or Geneva and/or Zurich.
2. Points in the Netherlands – Basle and/or Geneva and/or Zurich – Lyons and/or Milan.
3. Points in the Netherlands – Düsseldorf or Frankfurt-on-Main – Basle and/or Geneva and/or Zurich – Nice and/or Madrid and/or Lisbon – Central America* – Netherlands Antilles and/or points in Chile.

* The expression "Central America" shall be understood here to mean States in the middle region of America, Surinam, islands in the Caribbean Sea, Venezuela, Colombia, Ecuador and Peru.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 35, p. 69.

N° 551. ACCORD PROVISOIRE RELATIF AUX LIGNES AÉRIENNES ENTRE
LA SUISSE ET LES PAYS-BAS. SIGNÉ À BERNE, LE 7 MARS 1949¹

MODIFICATION de l'annexe à l'Accord susmentionné

Par un protocole signé à La Haye le 6 mars 1957, les représentants de l'Office fédéral de l'air et de l'autorité aéronautique du Royaume des Pays-Bas sont convenus, en application de l'article 11, lettre *c*, de l'accord provisoire relatif aux lignes aériennes entre la Suisse et les Pays-Bas, conclu à Berne le 7 mars 1949, de remplacer les tableaux de lignes I et II de l'annexe à cet Accord par les dispositions suivantes :

TABLEAU I

Lignes que peut exploiter l'entreprise désignée par la Suisse

1. Points en Suisse – Amsterdam et/ou Rotterdam.
2. Points en Suisse – Francfort-sur-le-Main et/ou Cologne/Bonn et/ou Düsseldorf et/ou Bruxelles – Amsterdam et/ou Rotterdam.
3. Points en Suisse – Amsterdam – points en Grande-Bretagne – points en Irlande – points au Canada et/ou points aux États-Unis d'Amérique.
4. Points en Suisse et, par des points intermédiaires – points au Surinam et/ou points des Antilles néerlandaises – points en Amérique centrale* et/ou points au Mexique.
5. Points en Suisse et, par des points intermédiaires – points au Surinam et/ou points des Antilles néerlandaises – points en Amérique centrale* et/ou points au Chili.

L'entreprise peut, à sa convenance, supprimer des escales intermédiaires sur les lignes convenues.

* Par Amérique centrale, il faut entendre ici les États de la région moyenne de l'Amérique, les îles de la mer des Caraïbes, le Venezuela, la Colombie, l'Équateur et le Pérou.

TABLEAU II

Lignes que peut exploiter l'entreprise désignée par les Pays-Bas

1. Points aux Pays-Bas – Bâle et/ou Berne et/ou Genève et/ou Zurich.
2. Points aux Pays-Bas – Bâle et/ou Genève et/ou Zurich – Lyon et/ou Milan.
3. Points aux Pays-Bas – Düsseldorf ou Francfort s. M. – Bâle et/ou Genève et/ou Zurich – Nice et/ou Madrid et/ou Lisbonne – Amérique centrale* – Antilles néerlandaises et/ou points au Chili.

* Par Amérique centrale, il faut entendre ici les États de la région moyenne de l'Amérique, le Surinam, les îles de la mer des Caraïbes, le Venezuela, la Colombie, l'Équateur et le Pérou.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 35, p. 69.

4. Points in the Netherlands – Basle and/or Geneva and/or Zurich – Lisbon and, via intermediate points – points in Brazil – points in Paraguay – points in Uruguay – points in Argentina – points in Chile.
5. Points in the Netherlands – Düsseldorf or Frankfurt-on-Main or Munich – Basle and/or Geneva and/or Zurich – Rome – points in West Africa – Brazzaville or Leopoldville – Johannesburg and/or Angola.
6. Points in the Netherlands – Basle and/or Geneva and/or Zurich – points in Turkey – points in Iraq.
7. Points in the Netherlands – Basle and/or Geneva and/or Zurich – Rome – Beirut – Basra – points in Saudi Arabia.
8. Points in the Netherlands – Basle and/or Geneva and/or Zurich – Rome – points in Syria – points in Iraq – points in Pakistan – points in India – points in Ceylon – points in Burma – points in Thailand – points in Viet-Nam – Singapore – points in Indonesia.
9. Points in the Netherlands – Düsseldorf or Cologne/Bonn or Frankfurt-on-Main or Nuremberg or Munich or Stuttgart – Basle and/or Geneva and/or Zurich – Rome – points in Syria – points in Pakistan – points in India – points in Burma – points in Thailand – points in Viet-Nam – points in the Philippines – points in Japan.
10. Points in the Netherlands – Düsseldorf or Cologne/Bonn or Frankfurt-on-Main or Nuremberg or Munich or Stuttgart – Basle and/or Geneva and/or Zurich – Rome – points in Syria – points in Pakistan – points in India – points in Burma – points in Thailand – points in Viet-Nam – points in the Philippines – points in Netherlands New Guinea – points in Australia.

The designated airline may omit intermediate stops on the agreed services as it sees fit.

The modification became effective on 14 April 1957.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

4. Points aux Pays-Bas – Bâle et/ou Genève et/ou Zurich – Lisbonne et, par des points intermédiaires – points au Brésil – points au Paraguay – points en Uruguay – points en Argentine – points au Chili.
5. Points aux Pays-Bas – Düsseldorf ou Francfort s. M. ou Munich – Bâle et/ou Genève et/ou Zurich – Rome – points en Afrique occidentale – Brazzaville ou Léopoldville – Johannesburg et/ou Angola.
6. Points aux Pays Bas – Bâle et/ou Genève et/ou Zurich – points en Turquie – points en Irak.
7. Points aux Pays-Bas – Bâle et/ou Genève et/ou Zurich – Rome – Beyrouth – Basra – points en Arabie séoudite.
8. Points aux Pays-Bas – Bâle et/ou Genève et/ou Zurich – Rome – points en Syrie – points en Irak – points au Pakistan – points en Inde – points à Ceylan – points en Birmanie – points en Thaïlande – points au Vietnam – Singapour – points en Indonésie.
9. Points aux Pays-Bas – Düsseldorf ou Cologne/Bonn ou Francfort s. M. ou Nuremberg ou Munich ou Stuttgart – Bâle et/ou Genève et/ou Zurich – Rome – points en Syrie – points au Pakistan – points en Inde – points en Birmanie – points en Thaïlande – points au Vietnam – points au Philippines – points au Japon.
10. Points aux Pays-Bas – Düsseldorf ou Cologne/Bonn ou Francfort s. M. ou Nuremberg ou Munich ou Stuttgart – Bâle et/ou Genève et/ou Zurich – Rome – points en Syrie – points au Pakistan – points en Inde – points en Birmanie – points en Thaïlande – points au Vietnam – points aux Philippines – points de la Nouvelle-Guinée néerlandaise – points en Australie.

L'entreprise désignée peut, à sa convenance, supprimer des escales intermédiaires sur les lignes convenues.

La modification a pris effet le 14 avril 1957.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

INTERNATIONAL LABOUR
ORGANISATION

Ratifications of the following seven Conventions by Peru were registered with the Director-General of the International Labour Office on 1 February 1960. With the exception of the ratification of the first Convention (No. 593), which took effect on the date of its registration with the Director-General of the International Labour Office, i. e., 1 February 1960, and of the ratification of the second Convention (No. 608) which will take effect on 1 May 1960, all ratifications will take effect twelve months after such registration, i. e., 1 February 1961.

ORGANISATION INTERNATIONALE
DU TRAVAIL

Les ratifications par le Pérou des sept Conventions suivantes ont été enregistrées auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le 1^{er} février 1960. A l'exception de la ratification de la première Convention (n° 593), qui a pris effet à la date de son enregistrement auprès du Directeur général du Bureau international du Travail, c'est-à-dire le 1^{er} février 1960, et de la ratification de la deuxième Convention (n° 608) qui doit prendre effet le 1^{er} mai 1960, toutes les ratifications prendront effet douze mois après leur enregistrement, c'est-à-dire le 1^{er} février 1961.

No. 593. CONVENTION (No. 10) CONCERNING THE AGE FOR ADMISSION OF CHILDREN TO EMPLOYMENT IN AGRICULTURE, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS THIRD SESSION, GENEVA, 16 NOVEMBER 1921, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946¹

N° 593. CONVENTION (N° 10) CONCERNANT L'ÂGE D'ADMISSION DES ENFANTS AU TRAVAIL DANS L'AGRICULTURE, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA TROISIÈME SESSION, GENÈVE, 16 NOVEMBRE 1921, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT REVISION DES ARTICLES FINALS, 1946¹

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 38, p. 143; Vol. 91, p. 377; Vol. 183, p. 350; Vol. 184, p. 332; Vol. 213, p. 385; Vol. 249, p. 443; Vol. 253, p. 374; Vol. 256, p. 328; Vol. 261, p. 387; Vol. 264, p. 328; Vol. 265, p. 327; Vol. 272, p. 248; Vol. 285, p. 369, and Vol. 338, p. 328.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 38, p. 143; vol. 91, p. 377; vol. 183, p. 350; vol. 184, p. 332; vol. 212, p. 385; vol. 249, p. 443; vol. 253, p. 374; vol. 256, p. 328; vol. 261, p. 387; vol. 264, p. 328; vol. 265, p. 327; vol. 272, p. 248; vol. 285, p. 369, et vol. 338, p. 328.

No. 608. CONVENTION (No. 25) CONCERNING SICKNESS INSURANCE FOR AGRICULTURAL WORKERS, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS TENTH SESSION, GENEVA, 15 JUNE 1927, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946¹

N° 608. CONVENTION (N° 25) CONCERNANT L'ASSURANCE-MALADIE DES TRAVAILLEURS AGRICOLES, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA DIXIÈME SESSION, GENÈVE, 15 JUIN 1927, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT REVISION DES ARTICLES FINALS, 1946¹

No. 612. CONVENTION (No. 29) CONCERNING FORCED OR COMPULSORY LABOUR, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS FOURTEENTH SESSION, GENEVA, 28 JUNE 1930, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946²

N° 612. CONVENTION (N° 29) CONCERNANT LE TRAVAIL FORCÉ OU OBLIGATOIRE, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA QUATORZIÈME SESSION, GENÈVE, 28 JUIN 1930, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT REVISION DES ARTICLES FINALS, 1946²

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 38, p. 343; Vol. 131, p. 313, and Vol. 210, p. 327.

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 39, p. 55; Vol. 54, p. 403; Vol. 104, p. 347; Vol. 133, p. 336; Vol. 167, p. 264; Vol. 172, p. 337; Vol. 196, p. 337; Vol. 198, p. 376; Vol. 202, p. 328; Vol. 210, p. 328; Vol. 211, p. 389; Vol. 225, p. 256; Vol. 248, p. 398; Vol. 249, p. 448; Vol. 253, p. 381; Vol. 256, p. 331; Vol. 261, p. 389; vol. 266, p. 373; Vol. 268, p. 355; Vol. 269, p. 278; Vol. 272, p. 251; Vol. 280, p. 349; Vol. 282, p. 358; Vol. 285, p. 371; Vol. 287, p. 342; Vol. 293, p. 367; Vol. 312, p. 403, and Vol. 323, p. 372.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 38, p. 343; vol. 131, p. 313, et vol. 210, p. 327.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 39, p. 55; vol. 54, p. 403; vol. 104, p. 347; vol. 133, p. 337; vol. 167, p. 264; vol. 172, p. 337; vol. 196, p. 337; vol. 198, p. 376; vol. 202, p. 328; vol. 210, p. 328; vol. 211, p. 389; vol. 225, p. 256; vol. 248, p. 398; vol. 249, p. 448; vol. 253, p. 381; vol. 256, p. 331; vol. 261, p. 389; vol. 266, p. 373; vol. 268, p. 355; vol. 269, p. 278; vol. 272, p. 251; vol. 280, p. 349; vol. 282, p. 358; vol. 285, p. 371; vol. 287, p. 342; vol. 293, p. 367; vol. 312, p. 403, et vol. 323, p. 372.

No. 618. CONVENTION (No. 36) CONCERNING COMPULSORY OLD-AGE INSURANCE FOR PERSONS EMPLOYED IN AGRICULTURAL UNDERTAKINGS, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS SEVENTEENTH SESSION, GENEVA, 29 JUNE 1933, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946¹

N° 618. CONVENTION (N° 36) CONCERNANT L'ASSURANCE-VIEILLESSE OBLIGATOIRE DES SALARIÉS DES ENTREPRISES AGRICOLES, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA DIX-SEPTIÈME SESSION, GENÈVE, 29 JUIN 1933, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT REVISION DES ARTICLES FINALS, 1946¹

No. 620. CONVENTION (No. 38) CONCERNING COMPULSORY INVALIDITY INSURANCE FOR PERSONS EMPLOYED IN AGRICULTURAL UNDERTAKINGS, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS SEVENTEENTH SESSION, GENEVA, 29 JUNE 1933, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946²

N° 620. CONVENTION (N° 38) CONCERNANT L'ASSURANCE-INVALIDITÉ OBLIGATOIRE DES SALARIÉS DES ENTREPRISES AGRICOLES, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA DIX-SEPTIÈME SESSION, GENÈVE, 29 JUIN 1933, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT REVISION DES ARTICLES FINALS, 1946²

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 39, p. 189; Vol. 46, p. 359, and Vol. 204, p. 341.
² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 39, p. 235, and Vol. 46, p. 360.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 39, p. 189; vol. 46, p. 359, et vol. 204, p. 341.
² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 39, p. 235, et vol. 46, p. 360.

No. 622. CONVENTION (No. 40) CONCERNING COMPULSORY WIDOWS' AND ORPHANS' INSURANCE FOR PERSONS EMPLOYED IN AGRICULTURAL UNDERTAKINGS, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS SEVENTEENTH SESSION, GENEVA, 29 JUNE 1933, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946¹

N° 622. CONVENTION (N° 40) CONCERNANT L'ASSURANCE-DÉCÈS OBLIGATOIRE DES SALARIÉS DES ENTREPRISES AGRICOLES, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA DIX-SEPTIÈME SESSION, GENÈVE, 29 JUIN 1933, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT REVISION DES ARTICLES FINALS, 1946¹

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 39, p. 285 ; Vol. 46, p. 361, and Vol. 149, p. 403.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 39, p. 285 ; vol. 46, p. 361, et vol. 149, p. 403.

No. 631. CONVENTION (No. 52) CONCERNING ANNUAL HOLIDAYS WITH PAY, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS TWENTIETH SESSION, GENEVA, 24 JUNE 1936, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946¹

Certified statements were registered with the Secretariat of the United Nations by the International Labour Organisation on 7 March 1960.

N° 631. CONVENTION (N° 52) CONCERNANT LES CONGÉS ANNUELS PAYÉS, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA VINGTIÈME SESSION, GENÈVE, 24 JUIN 1936, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT REVISION DES ARTICLES FINALS, 1946¹

Les déclarations certifiées ont été enregistrées au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation internationale du Travail le 7 mars 1960.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 40, p. 137; Vol. 46, p. 364; Vol. 54, p. 406; Vol. 66, p. 351; Vol. 76, p. 276; Vol. 100, p. 290; Vol. 122, p. 338; Vol. 133, p. 338; Vol. 149, p. 405; Vol. 163, p. 374; Vol. 167, p. 264; Vol. 172, p. 337; Vol. 188, p. 363; Vol. 191, p. 363; Vol. 196, p. 339; Vol. 248, p. 401; Vol. 249, p. 450; Vol. 253, p. 383; Vol. 256, p. 332; Vol. 269, p. 279; Vol. 272, p. 252, and Vol. 304, p. 399.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 40, p. 137; vol. 46, p. 364; vol. 54, p. 406; vol. 66, p. 351; vol. 76, p. 276; vol. 100, p. 290; vol. 122, p. 338; vol. 133, p. 339; vol. 149, p. 405; vol. 163, p. 374; vol. 167, p. 264; vol. 172, p. 337; vol. 188, p. 363; vol. 191, p. 363; vol. 196, p. 339; vol. 248, p. 401; vol. 249, p. 450; vol. 253, p. 383; vol. 256, p. 332; vol. 269, p. 279; vol. 272, p. 252, et vol. 304, p. 399.

No. 681. AGREEMENT BETWEEN FRANCE AND IRELAND CONCERNING AIR TRANSPORT. SIGNED AT DUBLIN, ON 16 MAY 1946¹

N° 681. ACCORD ENTRE LA FRANCE ET L'IRLANDE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À DUBLIN, LE 16 MAI 1946¹

MODIFICATION of the annex to the above-mentioned Agreement

By an exchange of notes dated at Dublin on 19 August 1958, an agreement was concluded to modify paragraphs II, IV (*d*) and V (*d*) of the said annex by the substitution of the words "Dublin-Paris-Geneva or Zurich-Rome" for the words "Dublin-Paris-Geneva-Rome".

The Agreement came into force on 19 August 1958 by the exchange of the said notes.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

MODIFICATION de l'annexe à l'Accord susmentionné

Par un échange de notes datées de Dublin le 19 août 1958, un accord a été conclu en vue de modifier les paragraphes II, IV (*d*) et V (*d*) de ladite annexe en substituant les mots "Dublin-Paris-Genève ou Zurich-Rome" aux mots "Dublin-Paris-Genève-Rome".

L'Accord est entré en vigueur le 19 août 1958 par l'échange desdites notes.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 44, p. 105; Vol. 192, p. 314, and Vol. 335, p. 286.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 44, p. 105; vol. 192, p. 314, et vol. 335, p. 287.

No. 686. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF CANADA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT OTTAWA, ON 19 AUGUST 1949¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. OTTAWA, 18 AUGUST 1958

Official text : English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

I

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER FOR THE UNITED KINGDOM
EARNSCLIFFE, OTTAWA

No. 24

18th August, 1958

Sir,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Canada for air services between and beyond their respective territories signed at Ottawa on 19th August 1949¹ and to discussions which took place between representatives of the aeronautical authorities of the United Kingdom and Canada in Ottawa in February 1953, April 1954 and March 1957.

2. I have the honour to inform you that the Government of the United Kingdom are prepared to agree to the airline or airlines designated by the Government of Canada for the operation of Route 1 of Section I of the Schedule to the Agreement extending their respective air services on this route beyond Prestwick or London to Paris, Dusseldorf and such other points as may be agreed between the two Governments, and to grant to the airline or airlines the appropriate operating authorisation with "stopover" privileges in London and Prestwick, on the conditions that no such airline shall (a) exercise traffic rights (other than the aforementioned "stopover" privileges) on that route between points in the United Kingdom on the one hand and Paris, Dusseldorf or such other points as may be agreed on the other, or (b) hold itself out to the public by advertisement or

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 44, p. 223.

² Came into force on 18 August 1958 by the exchange of the said notes.

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

N° 686. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À OTTAWA, LE 19 AOÛT 1949³

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD⁴ MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.
OTTAWA, 18 AOÛT 1958

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

I

HAUT COMMISSARIAT DU ROYAUME-UNI
EARNSLIFFE, OTTAWA

N° 24

Le 18 août 1958

Monsieur le Secrétaire d'État par intérim,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement du Canada relativement aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Ottawa le 19 août 1949³, et aux pourparlers qui ont eu lieu entre les représentants des autorités de l'aviation du Royaume-Uni et du Canada à Ottawa en février 1953, avril 1954, et mars 1957.

2. J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement du Royaume-Uni est disposé à consentir à ce que l'entreprise aérienne ou les entreprises aériennes désignées par le Gouvernement du Canada pour exploiter l'itinéraire I défini à l'Article 1 de l'Annexe à l'Accord étendent leurs services aériens au delà de Prestwick ou de Londres jusqu'à Paris, Dusseldorf et des autres endroits qui pourront être désignés d'un commun accord par les deux Gouvernements, et d'accorder à l'entreprise ou aux entreprises les autorisations de service nécessaires, avec faculté d'arrêt à Londres et à Prestwick. Toutefois, ce consentement est subordonné aux conditions suivantes : a) l'entreprise aérienne ne devra pas exercer de droits de circulation (autres que la susdite faculté d'arrêt) sur ledit itinéraire entre : d'une part, tout endroit au Royaume-Uni ; d'autre part, Paris, Dusseldorf

¹ Traduction du Gouvernement canadien.

² Translation by the Government of Canada.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 44, p. 223.

⁴ Entré en vigueur le 18 août 1958 par l'échange desdites notes.

other means as operating any air service for the carriage of traffic between the United Kingdom on the one hand and Paris, Dusseldorf or such other points as may be agreed upon on the other, except that the above-mentioned "stopover" privileges may be advertised in time tables.

3. I have the honour to inform you further that the Government of the United Kingdom are prepared to agree that Sydney shall be deemed to be included as a point of departure for Route 1, Section I of the Schedule to the Agreement.

4. I understand that the Government of Canada are prepared to agree to the airline or airlines designated by the Government of the United Kingdom for the operation of Route 2 of Section II of the Schedule to the Agreement extending their respective air services on this route beyond Gander or Montreal to Boston, New York, Detroit, Chicago and such other points as may be agreed between the two Governments and to grant to the airline or airlines the appropriate authorisation with "stopover" privileges at Gander and Montreal on the conditions that no such airline shall (a) exercise traffic rights (other than "stopover" privileges) on that route between Gander and Boston, Detroit or Chicago, or between Montreal on the one hand and Boston, New York, Detroit or Chicago, or such other points as may be agreed on the other, or, (b) hold itself out to the public by advertisement or other means as operating any air service for the carriage of traffic between Gander and Boston, Detroit or Chicago, or between Montreal on the one hand and Boston, New York, Detroit, Chicago or such other points as may be agreed upon on the other, except that the above-mentioned "stopover" privileges may be advertised in time tables.

5. I understand that the Government of Canada are also prepared to agree that Manchester shall be deemed to be included as a point of departure for Routes 1 and 2 of Section II of the Schedule to the Agreement.

6. For the purpose of this Exchange of Notes the term "stopover" means a temporary break in a passenger's journey at an intermediate point on his route for a purpose other than changing aircraft, it being understood that the duration of the break shall not extend beyond the date of expiry of the passenger's ticket, assuming the ticket is issued in accordance with International Air Transport Association Resolutions. In the exercise of "stopover" privileges at any point under the provisions of this Note, an airline may take up only passengers carried to that point by that airline.

7. The Government of the United Kingdom agrees to the route extensions referred to in paragraph 2 above only on condition that any airline operating beyond London or Prestwick under the provisions of that paragraph shall not make a change of gauge at a point in the United Kingdom. The Government of Canada agrees to the route extensions referred to in paragraph 4 above only on condition that any airline operating beyond Gander or Montreal under the provisions of that paragraph shall not make a change of gauge at a point in Canada.

ou tout autre endroit qui pourra être spécifié ; b) l'entreprise aérienne ne devra pas faire savoir au public par la publicité ou par d'autre moyen, qu'elle exploite un service aérien entre le Royaume-Uni d'une part, et Paris, Dusseldorf ou tout autre endroit qui pourra être spécifié, d'autre part ; cependant il sera permis d'annoncer la susdite « faculté d'arrêt » dans les horaires.

3. J'ai l'honneur de vous faire connaître aussi que le Gouvernement du Royaume-Uni est disposé à consentir à ce que Sydney soit considéré comme point de départ pour l'itinéraire 1 défini à l'Article I de l'Annexe à l'Accord.

4. Il est entendu que le Gouvernement du Canada est disposé à consentir à ce que l'entreprise aérienne ou les entreprises aériennes désignées par le Gouvernement du Royaume-Uni pour exploiter l'itinéraire 2 défini à l'Article II de l'Annexe à l'Accord prolongent leurs services aériens sur cet itinéraire au delà de Gander ou de Montréal jusqu'à Boston, New-York, Detroit, Chicago et aux autres points dont pourront convenir les deux Gouvernements, et à accorder à l'entreprise aérienne ou aux entreprises aériennes les autorisations nécessaires, avec « faculté d'arrêt » à Gander et à Montréal. Toutefois cet accord est subordonné aux conditions suivantes : les entreprises aériennes s'abstiendront a) d'exercer les droits de circulation (autres que la « faculté d'arrêt ») sur ledit parcours entre Gander et Boston, Detroit ou Chicago, ou entre Montréal, d'une part, et Boston, New-York, Detroit, Chicago ou tout autre point qui pourra être désigné d'un commun accord, d'autre part ; b) de faire connaître au public par la publicité ou par d'autre moyen leur service de transport aérien entre Gander et Boston, Detroit ou Chicago, ou entre Montréal d'une part et Boston, New-York, Detroit, Chicago ou tout autre endroit qui pourra être désigné d'un commun accord, d'autre part ; cependant il pourra être question de la susdite « faculté d'arrêt » dans les horaires.

5. Il est entendu que le Gouvernement du Canada est également disposé à consentir à ce que Manchester soit considéré comme point de départ des itinéraires 1 et 2 définis à l'Article II de l'Annexe à l'Accord.

6. Aux fins du présent Échange de Notes, il faut entendre par « faculté d'arrêt » le droit pour le passager d'interrompre son voyage à un endroit intermédiaire de son parcours pour une fin autre que celle de changer d'avion. Il est entendu que cette interruption ne doit pas se poursuivre au delà de la date d'expiration du billet du passager. (Il est présumé que ledit billet est conforme aux Résolutions de l'Association internationale du transport aérien.) Dans l'exercice de la « faculté d'arrêt » accordée par la présente Note chaque entreprise aérienne ne doit recueillir à un endroit donné que les voyageurs qu'elle y a transportés.

7. Le Gouvernement du Royaume-Uni n'accorde son agrément au prolongement d'itinéraire dont il est question à l'alinéa 2 qu'à la condition que les entreprises aériennes effectuant des envolées à partir de Londres ou de Prestwick en vertu des dispositions de cet alinéa n'effectuent aucune rupture de charge sur le territoire du Royaume-Uni. Le Gouvernement du Canada s'accorde son agrément au prolongement d'itinéraire dont il est question à l'alinéa 4 qu'à la condition que les entreprises aériennes effectuant des envolées au delà de Gander ou de Montréal en vertu des dispositions dudit alinéa n'effectuent aucune rupture de charge sur le territoire du Canada.

8. If the Government of Canada are prepared to accept the foregoing terms, I have the honour to suggest that this Note and your reply to that effect shall constitute an Agreement between the two Governments in regard to these matters which shall take effect immediately.

I have the honour to be, Sir,
Your most obedient servant,

(Signed) F. E. CUMMING-BRUCE
Acting High Commissioner

The Acting Secretary of State for External Affairs
Ottawa

II

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

No. 54

Ottawa, August 18, 1958

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note No. 24 of August 18, 1958 in which you propose certain amendments to the Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of Canada for services between and beyond their respective territories which was signed at Ottawa on August 19, 1949.

The Canadian Government accepts the proposals and agrees that your Note No. 24 of August 18, 1958 and this reply thereto shall constitute an Agreement between our two Governments in this matter, to take effect immediately.

In accordance with Article 14 of the Agreement of August 19, 1949, this Exchange of Notes will be registered by the Government of Canada with the International Civil Aviation Organization.

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

For Acting Secretary of State for External Affairs :

(Signed) D. V. LEPAN

Acting High Commissioner for the United Kingdom
of Great Britain and Northern Ireland
Earncliffe
Ottawa, Ontario

8. Si le Gouvernement du Canada est disposé à accepter les conditions susdites, j'ai l'honneur de proposer que la présente Note et votre réponse constituent à ce sujet entre les deux Gouvernements, un accord qui entrera en vigueur immédiatement.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'État par intérim, l'assurance de ma haute considération.

(Signé) F. E. CUMMING-BRUCE
Haut Commissaire ad interim

Monsieur le Secrétaire d'État par intérim
aux Affaires extérieures
Ottawa

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIÈRES

N° 54

Ottawa, le 18 août 1958

Monsieur le Haut Commissaire ad interim,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre Note n° 24, en date du 18 août 1958, par laquelle vous proposez d'apporter certaines modifications à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement du Canada relativement aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà, signé à Ottawa le 19 août 1949.

Le Gouvernement du Canada accepte ces propositions et consent à ce que votre Note n° 24, en date du 18 août 1958, et la présente réponse constituent à ce sujet entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur immédiatement.

Conformément à l'Article 14 de l'Accord du 19 août 1949, le Gouvernement du Canada se chargera d'enregistrer le présent Échange de Notes auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Veillez agréer, Monsieur le Haut Commissaire ad interim, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

Pour le Secrétaire d'État par intérim
aux Affaires extérieures :
(Signé) D. V. LEPAN

Monsieur le Haut Commissaire ad interim du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Earncliffe
Ottawa (Ontario)

No. 792. CONVENTION (No. 81) CONCERNING LABOUR INSPECTION IN INDUSTRY AND COMMERCE. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS THIRTIETH SESSION, GENEVA, 11 JULY 1947¹

RATIFICATION

Instrument registered with the Director-General of the International Labour Office on :

1 February 1960

PERU

(To take effect on 1 February 1961.)

Certified statement was registered with the Secretariat of the United Nations by the International Labour Organisation on 7 March 1960.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 54, p. 3; Vol. 77, p. 366; Vol. 79, p. 327; Vol. 82, p. 346; Vol. 92, p. 404; Vol. 104, p. 350; Vol. 107, p. 82; Vol. 122, p. 341; Vol. 127, p. 330; Vol. 149, p. 406; Vol. 173, p. 394; Vol. 175, p. 366; Vol. 178, p. 386; Vol. 199, p. 321; Vol. 204, p. 342; Vol. 211, p. 393; Vol. 212, p. 392; Vol. 218, p. 382; Vol. 236, p. 378; Vol. 253, p. 386; Vol. 266, p. 378; Vol. 269, p. 282; Vol. 293, p. 371; Vol. 300, p. 370; Vol. 304, p. 400; Vol. 312, p. 404; Vol. 313, p. 337; Vol. 320, p. 325; Vol. 327, p. 351; Vol. 338, p. 333, and Vol. 345, p. 356.

N° 792. CONVENTION (N° 81) CONCERNANT L'INSPECTION DU TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE ET LE COMMERCE. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA TRENTIÈME SESSION, GENÈVE, 11 JUILLET 1947¹

RATIFICATION

Instrument enregistré auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :
1^{er} février 1960

PÉROU

(Pour prendre effet le 1^{er} février 1961.)

La déclaration certifiée a été enregistrée au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation internationale du Travail le 7 mars 1960.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 54, p. 3 ; vol. 77, p. 366 ; vol. 79, p. 327 ; vol. 82, p. 346 ; vol. 92, p. 404 ; vol. 104, p. 350 ; vol. 107, p. 82 ; vol. 122, p. 341 ; vol. 127, p. 330 ; vol. 149, p. 406 ; vol. 173, p. 394 ; vol. 175, p. 366 ; vol. 178, p. 386 ; vol. 199, p. 321 ; vol. 204, p. 342 ; vol. 211, p. 393 ; vol. 212, p. 392 ; vol. 218, p. 382 ; vol. 236, p. 378 ; vol. 253, p. 386 ; vol. 266, p. 378 ; vol. 269, p. 282 ; vol. 293, p. 371 ; vol. 300, p. 370 ; vol. 304, p. 400 ; vol. 312, p. 404 ; vol. 313, p. 337 ; vol. 320, p. 325 ; vol. 327, p. 351 ; vol. 338, p. 333, et vol. 345, p. 356.

No. 927. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOUTH AFRICA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND IN CONNEXION WITH THE ESTABLISHMENT OF CIVIL AIR SERVICES BETWEEN THE UNION AND THE UNITED KINGDOM. SIGNED AT PRETORIA, ON 26 OCTOBER 1945¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² TO SUPPLEMENT THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. LONDON, 15 SEPTEMBER 1959

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

I

COMMONWEALTH RELATIONS OFFICE
LONDON, S.W. 1

September 15, 1959

Your Excellency,

I have the honour to refer to the correspondence between our two Governments which took place in October, 1957 and January, 1958, about the provision of air services across the Southern Indian Ocean.

2. I have the honour to inform your Excellency that the Government of the United Kingdom are prepared to agree to South African Airways operating with full traffic rights over the route Johannesburg–Mauritius–Cocos (Keeling) Islands–Australia. In return, I understand that the Government of the Union of South Africa are prepared to agree to the British Overseas Airways Corporation extending their present air services to South Africa over the same route, also with full traffic rights.

3. If the Government of the Union of South Africa are prepared to accept this proposal, I have the honour to suggest that this Note and your Excellency's reply to that effect shall constitute an Agreement between the two Governments in regard to these matters which shall take effect immediately.

I have the honour to be

Your Excellency' obedient Servant,

C. J. M. ALPORT

His Excellency The Hon. Dr. A. J. R. Van Rhijn
High Commissioner for the Union of South Africa

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 72, p. 41.

² Came into force on 15 September 1959 by the exchange of the said notes.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 927. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'UNION SUD-AFRICAINE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS CIVILS ENTRE L'UNION ET LE ROYAUME-UNI. SIGNÉ À PRÉTORIA, LE 26 OCTOBRE 1945¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² COMPLÉTANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.
LONDRES, 15 SEPTEMBRE 1959

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

I

BUREAU DES RELATIONS AVEC LE COMMONWEALTH
LONDRES, S.W. 1.

Le 15 septembre 1959

Monsieur le Haut-Commissaire,

J'ai l'honneur de me référer à la correspondance échangée entre nos deux Gouvernements en octobre 1957 et janvier 1958 au sujet de l'établissement de services aériens au-dessus de l'océan Indien méridional.

2. Je tiens à vous informer que le Gouvernement du Royaume-Uni est disposé à accepter que les South African Airways exploitent des services aériens, avec tous les droits de trafic, sur la route Johannesburg — île Maurice — îles des Cocos (Keeling) — Australie. Je considère comme entendu que, de son côté, le Gouvernement de l'Union sud-africaine est disposé à accepter que la British Overseas Airways Corporation étende ses services aériens actuels à l'Union sud-africaine le long de la même route, en bénéficiant également de tous les droits de trafic.

3. Si le Gouvernement de l'Union sud-africaine est disposé à accepter cette proposition, je suggère que la présente note et votre réponse dans le même sens constituent, entre nos deux Gouvernements, un accord à ce sujet qui entrera en vigueur immédiatement.

Veillez agréer, etc.

C. J. M. ALPORT

Son Excellence Monsieur A. J. R. Van Rhijn
Haut-Commissaire de l'Union sud-africaine

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 72, p. 41.

² Entré en vigueur le 15 septembre 1959 par l'échange desdites notes.

II

September 15, 1959

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note dated the 15th September, 1959, reading as follows :

[See note I]

In reply, I have the honour to inform you that the foregoing proposal is acceptable to the Government of the Union of South Africa and that they agree that your Note and this reply shall constitute an Agreement between the two Governments, which shall take effect immediately.

I have the honour to be, Sir,

Your obedient servant,

A. J. R. VAN RHIJN

C. J. M. Alport, Esq., T.D., M.P.
Parliamentary Under-Secretary of State
for Commonwealth Relations

II

Le 15 septembre 1959

Monsieur le Secrétaire d'État,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, conçue dans les termes suivants :

[Voir note I]

En réponse, je tiens à vous informer que la proposition ci-dessus a l'agrément du Gouvernement de l'Union sud-africaine, qui accepte que votre note et la présente réponse constituent, entre nos deux Gouvernements, un accord qui entrera en vigueur immédiatement.

Veillez agréer, etc.

A. J. R. VAN RHIJN

C. J. M. Alport, Esq., T.D., M.P.
Sous-Secrétaire d'État parlementaire
pour les relations avec le Commonwealth

No. 928. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND RELATING TO AIR SERVICES TO, IN AND THROUGH THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT LONDON, ON 5 APRIL 1946¹

MODIFICATION of the annex to the above-mentioned Agreement

By an exchange of notes dated at Dublin on 30 January 1959, an agreement was concluded to modify route 7 of schedule IV² of the said annex by the substitution of the words "Swansea or Haverfordwest" for "Haverfordwest".

The Agreement came into force on 30 January 1959 by the exchange of the said notes.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 72, p. 57 ; Vol. 192, p. 320 ; Vol. 310, p. 326, and Vol. 335, p. 292.

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 310, p. 334.

N° 928. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS À DESTINATION, À L'INTÉRIEUR ET EN TRANSIT AU-DESSUS DE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS. SIGNÉ À LONDRES, LE 5 AVRIL 1946¹

MODIFICATION de l'annexe à l'Accord susmentionné

Par un échange de notes datées de Dublin le 30 janvier 1959, un accord a été conclu en vue de modifier la route 7 indiquée au tableau IV² joint à ladite annexe en substituant les mots « Swansea ou Haverfordwest » au mot « Haverfordwest ».

L'Accord est entré en vigueur le 30 janvier 1959 par l'échange desdites notes.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 72, p. 57 ; vol. 192, p. 321 ; vol. 310, p. 327, et vol. 335, p. 293.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 310, p. 335.

No. 937. AGREEMENT BETWEEN DENMARK AND CANADA FOR AIR SERVICES BETWEEN THE TWO COUNTRIES. SIGNED AT OTTAWA, ON 13 DECEMBER 1949¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. OTTAWA, 16 MAY 1958

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

I

ROYAL DANISH EMBASSY

File No. 93 D. 2.

No. 4.

Ottawa, May 16, 1958

Sir,

I have the honour to inform you that the Scandinavian Airlines System is now in a position to inaugurate a service to Montreal and that a proposal for the modification of section 4 of the Annex to the Agreement between Denmark and Canada for Air Services between the two countries, signed at Ottawa on December 13, 1949,¹ has been made by the competent Danish aeronautical authorities under the terms of Article 7 of the Agreement to the competent Canadian aeronautical authorities. It is understood that the latter have now agreed to the proposed changes to the said Agreement and, accordingly, it would thus be in order to confirm the agreement between the aeronautical authorities of our respective countries by an exchange of notes.

Upon instructions from my Government I now have the honour to propose that section 4 of the Annex to the Agreement between Denmark and Canada for Air Services between the two countries, signed at Ottawa on December 13, 1949, be amended to read as follows :

“The route to be operated by the designated airline of Denmark shall be : Denmark via intermediate points to Montreal and to points in countries beyond—in both directions.”

If the Canadian Government is prepared to accept this proposal, I have the honour to suggest that this Note and your reply thereto shall constitute an agreement between our two Governments, which shall take effect on the date of your reply.

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

(Signed) John KNOX

The Secretary of State for External Affairs
Department of External Affairs
Ottawa

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 72, p. 247.

² Came into force on 16 May 1958 by the exchange of the said notes.

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

N° 937. ACCORD ENTRE LE DANEMARK ET LE CANADA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES DEUX PAYS. SIGNÉ À OTTAWA, LE 13 DÉCEMBRE 1949³

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD⁴ MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.
OTTAWA, 16 MAI 1958

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

I

AMBASSADE ROYALE DU DANEMARK

Dossier n° 93 D. 2.

N° 4.

Ottawa, le 16 mai 1958

Monsieur le Secrétaire d'État,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Système des entreprises de transports aériens scandinaves est dorénavant en mesure d'inaugurer un service à destination de Montréal, et que les autorités aéronautiques compétentes du Danemark ont soumis aux autorités aéronautiques compétentes du Canada, comme le prévoit l'article 7 de l'Accord entre le Danemark et le Canada relatif aux services aériens entre les deux pays, signé à Ottawa le 13 décembre 1949³, un projet de modification de l'article 4 de l'Annexe audit Accord. Nous croyons savoir que les autorités canadiennes en question ont accepté les modifications proposées; il conviendrait donc de confirmer par un Échange de Notes l'accord des autorités aéronautiques de nos deux pays.

D'ordre de mon Gouvernement, j'ai l'honneur de proposer que l'article 4 de l'Annexe à l'Accord entre le Danemark et le Canada relatif aux services aériens entre les deux pays, signé à Ottawa le 13 décembre 1949, soit modifié de la façon suivante :

« La route qu'exploitera la ligne aérienne désignée par le Danemark sera la suivante : du Danemark, par des points intermédiaires, à Montréal et à des points situés dans des pays au-delà, et ce, dans les deux sens. »

Si le Gouvernement canadien est disposé à accepter cette proposition, j'ai l'honneur de suggérer que la présente Note et votre réponse constituent, entre nos deux Gouvernements, un accord qui entrera en vigueur le jour de votre réponse.

Agréez, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

(Signé) John KNOX

Le Secrétaire d'État aux Affaires Extérieures
Ministère des Affaires Extérieures
Ottawa

¹ Traduction du Gouvernement canadien.

² Translation by the Government of Canada.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 72, p. 247.

⁴ Entré en vigueur le 16 mai 1958 par l'échange desdites notes.

II

No. E-11

Ottawa, May 16, 1958

Excellency,

I have the honour to acknowledge your Note No. 4 of May 16, 1958 in which you propose that there should be an amendment to the Agreement for Air Services between Denmark and Canada signed at Ottawa on December 13, 1949.

The appropriate Canadian authorities concur in your suggestion that paragraph 4 of the Annex to the Agreement between Denmark and Canada be amended to read as follows :

[See note I]

I confirm that your note and this reply thereto shall constitute an Agreement between Canada and Denmark which shall take effect on this day, May 16, 1958.

This Agreement shall be registered by the Canadian Government with the International Civil Aviation Organization in accordance with the terms of Article 11 of the Agreement between Canada and Denmark for Air Services signed at Ottawa on December 13, 1949.

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

(Signed) Sidney SMITH
Secretary of State for External Affairs

The Ambassador of Denmark
Royal Danish Embassy
Ottawa, Ontario

II

N° E-11

Ottawa, le 16 mai 1958

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la Note n° 4 de Votre Excellence, en date du 16 mai 1958, par laquelle vous proposez la modification de l'Accord relatif aux services aériens entre le Danemark et le Canada, signé à Ottawa le 13 décembre 1949.

Les autorités canadiennes compétentes acceptent que l'on modifie, de la façon suivante, comme vous le proposez, l'article 4 de l'Annexe à l'accord entre le Danemark et le Canada :

[Voir note I]

J'ai l'honneur de confirmer que votre Note ainsi que la présente réponse constitueront un accord entre le Canada et le Danemark qui entrera en vigueur aujourd'hui, 16 mai 1958.

Le Gouvernement canadien fera enregistrer le présent Accord auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément à l'article 11 de l'Accord entre le Canada et le Danemark relatif aux services aériens, signé à Ottawa le 13 décembre 1949.

Agréez, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

(Signé) Sidney SMITH

Secrétaire d'État aux Affaires Extérieures

Son Excellence Monsieur l'Ambassadeur du Danemark
Ambassade royale du Danemark
Ottawa

No. 941. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT OTTAWA, ON 1 AUGUST 1950¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. OTTAWA, 22 OCTOBER 1958

Official texts : English and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

I

[TRANSLATION³ — TRADUCTION⁴]

FRENCH EMBASSY

No. 119

Ottawa, 22 October 1958

Sir :

In conclusion of the negotiations just completed between the Department of External Affairs and the French Embassy in Canada on the subject of certain clauses in the Air Agreement of August 1st, 1950¹ between Canada and France, completed by the exchanges of notes of August 1st² and of September 28th and October 4th³ of the same year, I have the honour to propose, on instructions from my Government, the new wording, set forth below, in the Annex to this document, Annex previously modified by notes of July 30th, 1954, and October 29th, 1955.

This modification is authorized by Article IX (1) of the agreement in question.

NEW WORDING OF THE ANNEX

"ANNEX

SECTION I

"1) *Agreed Services*

"The airline or airlines designated by the Government of the French Republic may put down or take on at Montreal international traffic in passengers, cargo and mail—

—coming from or destined for France

—coming from or destined for points beyond so specified.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 73, p. 21.

² Came into force on 22 October 1958 by the exchange of the said notes.

³ Translation by the Government of Canada.

⁴ Traduction du Gouvernement canadien.

⁵ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 128, p. 303.

⁶ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 77, p. 369.

N° 941. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ DE CES TERRITOIRES. SIGNÉ À OTTAWA, LE 1^{er} AOÛT 1950¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ANNEXE À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. OTTAWA, 22 OCTOBRE 1958

Textes officiels anglais et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

I

AMBASSADE DE FRANCE AU CANADA

N° 119

Ottawa, le 22 octobre 1958

Monsieur le Ministre,

En conclusion des négociations qui viennent de se terminer entre le Ministère des Affaires extérieures et l'Ambassade de France au Canada au sujet de certaines dispositions de l'Accord aérien du 1^{er} août 1950¹ entre le Canada et la France, complété par les échanges de notes du 1^{er} août² et des 28 septembre et 4 octobre³ de la même année, j'ai l'honneur de proposer à Votre Excellence, sur instructions de mon Gouvernement, la nouvelle rédaction, énoncée ci-dessous, de l'annexe à ce document, annexe précédemment modifiée par notes des 30 juillet 1954 et 29 octobre 1955.

Cette modification est autorisée par l'article IX (1) de l'accord en question.

NOUVELLE RÉDACTION DE L'ANNEXE

« ANNEXE

« SECTION I

« 1) *Services agréés*

« L'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de la République française peuvent débarquer ou embarquer à Montréal, en trafic international, des passagers, du fret et du courrier :

- en provenance ou à destination de la France
- en provenance ou à destination des points au-delà indiqués ci-dessous.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 73, p. 21.

² Entré en vigueur le 22 octobre 1958 par l'échange desdites notes.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 128, p. 302.

⁴ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 77, p. 368.

"2) Specified Routes

"Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Government of the French Republic :

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points (any one or more of the following if desired)</i>	<i>Destination in Canadian territory</i>	<i>Points beyond</i>
Paris or any other point in France	United Kingdom Shannon Iceland Azores	Montreal	Chicago

"SECTION II

"1) Agreed Services

"The airline or airlines designated by the Government of Canada may put down or take on at Paris, France, international traffic in passengers, cargo and mail—

—coming from or destined for Canada

—coming from or destined for points beyond so specified.

"2) Specified Routes

"Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Canada :

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points (any one or more of the following if desired)</i>	<i>Destination in French territory</i>	<i>Points beyond</i>
Montreal or any other point in Canada	Azores Iceland Shannon United Kingdom	Paris	Rome or Vienna

"It is also understood that the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the privilege of carrying into and out of the territory of the other Contracting Party, on the same flight, in-transit traffic originating in or destined for points in third countries."

« 2) Routes spécifiées

« Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de la République française :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs points de la liste ci-dessous au choix)</i>	<i>Destination en territoire canadien</i>	<i>Points au-delà</i>
Paris ou tout autre point en France	Royaume-Uni Shannon Islande Açores	Montréal	Chicago

« SECTION II

« 1) Services agréés

« L'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Canada peuvent embarquer ou débarquer à Paris, en trafic international, des passagers, du fret et du courrier :

- en provenance ou à destination du Canada
- en provenance ou à destination des points au-delà énumérés ci-dessous.

« 2) Routes spécifiées

« Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Canada :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs points de la liste ci-dessous au choix)</i>	<i>Destination en territoire français</i>	<i>Points au-delà</i>
Montréal ou tout autre point au Canada	Açores Islande Shannon Royaume-Uni	Paris	Rome ou Vienne

« Il est également entendu que l'entreprise ou les entreprises désignées par chaque Partie Contractante auront le droit de transporter, à travers le territoire de l'autre Partie Contractante, sur le même vol, du trafic en transit, en provenance ou à destination de points situés en Pays tiers. »

Finally, I propose that this Note and your reply shall constitute an Agreement between our two Governments and that this Agreement shall come into force today, the twenty-second of October, 1958.

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

(Signed) Francis LACOSTE

The Honourable Sidney Smith
Secretary of State for External Affairs
Department of External Affairs
East Block Building
Ottawa

II

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

No. E-105

Ottawa, October 22, 1958

Excellency :

I have the honour to acknowledge your Note No. 119 of to-day's date in which you propose, in the name of the Government of France, amendments to Sections I and II of the Annex to the Agreement between Canada and France for Air Services which was signed at Ottawa on August 1st 1950.

I have the honour to inform you that the proposals contained in your Note are acceptable to the Government of Canada and that your Note and this reply thereto shall constitute an Agreement between our two Governments which shall take effect to-day, the twenty-second of October, 1958. In accordance with Article XI of the Air Agreement, this Exchange of Notes shall be registered by the Government of Canada with the International Civil Aviation Organization.

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

(Signed) Sidney SMITH
Secretary of State for External Affairs

His Excellency Francis Lacoste
Ambassador of France
Ottawa

Je propose enfin à Votre Excellence que la présente note et la réponse de Votre Excellence constituent un accord entre nos deux Gouvernements et que cet accord entre en vigueur ce jour, vingt-deux octobre 1958.

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

(Signé) Francis LACOSTE

L'Honorable Sidney Smith
Secrétaire d'État aux Affaires extérieures
Ministère des Affaires extérieures
Édifice de l'Est
Ottawa

II

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

N° E-105

Ottawa, le 22 octobre 1958

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre Note n° 119, en date d'aujourd'hui, par laquelle vous proposez, au nom du Gouvernement français, certains amendements aux sections I et II de l'Annexe à l'Accord entre le Canada et la France, relatif aux services aériens. Cet Accord a été signé à Ottawa le 1^{er} août 1950.

J'ai l'honneur de vous informer que les propositions contenues dans votre Note agréent au Gouvernement canadien, et que votre Note et la présente réponse constitueront dorénavant entre nos deux Gouvernements, un Accord qui entrera en vigueur aujourd'hui, le vingt-deux octobre 1958. Conformément à l'Article XI de l'Accord aérien, cet Échange de Notes sera enregistré par le Gouvernement canadien, auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures :

(Signé) Sidney SMITH

Son Excellence Monsieur Francis Lacoste
Ambassadeur de France
Ottawa

¹ Traduction du Gouvernement canadien.

² Translation by the Government of Canada.

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 TO AMEND SCHEDULES I AND II TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. NEW DELHI, 8 JUNE 1959

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

I

AA/CIV/9/1

8th June, 1959

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 New Delhi in January, 1959, to review the implementation of that agreement.

In accordance with the decisions arrived at in the inter-governmental talks held in January, 1959, the Government of the United Kingdom propose that the Air Services Agreement of 1st December, 1951, should be amended by substituting for Schedules I and II of the Agreement as previously amended, the Schedules I³ and II⁴ annexed to this letter.

If the Government of India accept these amended Schedules I and II, I propose that this note and your reply to that effect shall be regarded as constituting an agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of India in this matter, which shall enter into force on today's date.

I have the honour to be, Sir,

Your obedient Servant,

Malcolm MACDONALD

The Secretary
Ministry of Transport and Communications
Government of India
New Delhi

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 128, p. 39; Vol. 166, p. 377; Vol. 192, p. 346, and Vol. 311, p. 342.

² Came into force on 8 June 1959 by the exchange of the said notes.

³ See p. 352 of this volume.

⁴ See p. 356 of this volume.

[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, 8 JUIN 1959

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

I

AA/CIV/9/1

Le 8 juin 1959

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 signé à New-Delhi le 1^{er} décembre 1951¹, ainsi qu'aux entretiens que des délégations officielles ont eus à New-Delhi en janvier 1959, pour revoir les modalités d'application de cet Accord.

Conformément aux décisions prises lors des entretiens intergouvernementaux de janvier 1959, le Gouvernement du Royaume-Uni propose de modifier l'Accord du 1^{er} décembre 1951 relatif aux services aériens en remplaçant les tableaux I et II, déjà modifiés, par les tableaux I³ et II⁴ annexés à la présente lettre.

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 qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veuillez agréer, etc.

Malcolm MACDONALD

Monsieur le Secrétaire général
Ministère des transports et des communications
Gouvernement indien
New-Delhi

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 128, p. 39 ; vol. 166, p. 377 ; vol. 192, p. 347, et vol. 311, p. 343.

² Entré en vigueur le 8 septembre 1959 par l'échange desdites notes.

³ Voir p. 353 de ce volume.

⁴ Voir p. 357 de ce volume.

SCHEDULE I
Route Schedule for the United Kingdom Designated Airlines

1	2	3	4	5	6
Route No.	From	To	Intermediate Points (any one or more of the following, if desired)	Points in India	Points beyond (any one or more of the following, if desired)
I	U. K.	Bombay	A point in France or Germany or Austria; a point in Czechoslovakia; a point in Switzerland; a point in Italy or Greece or Tripolitania; 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.		
II	U. K.	Kuala Lumpur and/or Singapore	As in route I.	(a) Delhi and/or Calcutta or (b) Bombay	A point in Burma; a point in Thailand. A point in Ceylon.
III	U. K.	Japan	As in route I.	Delhi and/or Calcutta	A point in East Pakistan; a point in Burma; a point in Thailand; a point in Indo China; Hong Kong or a point in the Philippines; points in China.

TABLEAU I
Routes assignées aux entreprises désignées par le Royaume-Uni

1	2	3	4	5	6
Route n°	De	A	Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants, facultativement)	Points situés dans l'Inde	Points au-delà (un ou plusieurs des points suivants, facultativement)
I	R. U.	Bombay	Un point situé en France ou en Allemagne ou en Autriche ; un point situé en Tchécoslovaquie ; un point situé en Suisse ; un point situé en Italie ou en Grèce ou en Tripolitaine ; un point situé en Turquie ; Chypre ; un point situé en Égypte ou 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.		
II	R. U.	Kuala Lumpur et/ou Singapour	Voir route I.	a) Delhi et/ou Calcutta ou b) Bombay	Un point situé en Birmanie ; un point situé en Thaïlande.
III	R. U.	Japon	Voir route I.	Delhi et/ou Calcutta	Un point situé dans le Pakistan oriental ; un point situé en Birmanie ; un point situé en Thaïlande ; un point situé en Indochine ; Hong-kong ou un point situé aux Philippines ; points situés en Chine.

1	2	3	4	5	6
Route No.	From	To	Intermediate Points (any one or more of the following, if desired)	Points in India	Points beyond (any one or more of the following, if desired)
IV	U. K.	Australia	As in route I.	Calcutta	A point in East Pakistan ; a point in Burma ; a point in Thailand ; Singapore ; points in Indonesia.
V	Hong Kong	Calcutta	A point in Indo China ; a point in Thailand ; a point in Burma ; a point in East Pakistan		
VI	East Africa and/or Aden	Bombay	(a) Riyan ; Dhahran ; Bahrein ; Sharjah ; Karachi ; or (b) Riyan ; Salalah ; Masirah ; Karachi.		
VII	Singapore	Calcutta	A point in Thailand ; a point in Burma.		

Note : 1. Any points on a specified route may be omitted on any or all flights.

1	2	3	4	5	6
Routes n°	De	A	Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants, facultativement)	Points situés dans l'Inde	Points au-delà (un ou plusieurs des points suivants, facultativement)
IV	R. U.	Anstralie	Voir route I.	Calcutta	Un point situé dans le Pakistan oriental ; un point situé en Birma- nie ; un point situé en Thai- lande ; Singapour ; points situés en Indonésie.
V	Hong-kong	Calcutta	Un point situé en Indochine ; un point situé en Thaïlande ; un point situé en Birmanie ; un point situé dans le Pakistan oriental.		
VI	Afrique orientale et/ou Aden	Bombay	a) Riyan ; Dhahran ; Bahrein ; Sharja ; Karachi ; ou b) Riyan ; Salalah ; Masirah ; Karachi.		
VII	Singapour	Calcutta	Un point situé en Thaïlande ; un point situé en Birmanie.		

Note. — 1. Les entreprises pourront, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales sur une route indiquée.

SCHEDULE II
Route Schedule for the Indian Designated Airlines

1	2	3	4	5	6
Route No.	From	To	Intermediate Points (any one or more of the following, if desired)	Points in U. K. territory	Points beyond (any one or more of the following, if desired)
I	India	London	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 Tripolitania 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.	Bahrein	
II	India	Canada and/or U.S.A.	As in route I.	London	A point in Eire ; a point in Canada or U. S. A.
III	India	Singapore and/or Djakarta	A point in Pakistan ; a point in Burma ; a point in Thailand ; a point in Indo China ; Kuala Lumpur.		

TABLEAU II
Routes assignées aux entreprises désignées par l'Inde

1	2	3	4	5	6
Route n°	De	A	Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants, facultativement)	Points situés en territoire britannique	Points au-delà (un ou plusieurs des points suivants, facultativement)
I	Inde	Londres	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 ou en Israël ou en Égypte ; un point situé en Turquie ; un point situé en Tripolitaine ou 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 ou en Belgique ou en Hollande ou au Danemark ou en Norvège ou en Suède ou en Espagne ou au Portugal.	Bahreïn	
II	Inde	Canada et/ou États-Unis d'Amérique	Voir route I.	Londres	Un point situé en Irlande ; un point situé au Canada ou aux États-Unis d'Amérique.
III	Inde	Singapour et/ou Djakarta	Un point situé au Pakistan ; un point situé en Birmanie ; un point situé en Thaïlande ; un point situé en Indochine ; Kuala Lumpur.		

1	2	3	4	5	6
Route No.	From	To	Intermediate Points (any one or more of the following, if desired)	Points in U. K. territory	Points beyond (any one or more of the following, if desired)
IV	India	China and/or Japan	As in route III except Kuala Lumpur.	Hong Kong	Points in China.
V	India	Australia and/or Fiji	As in route III except Kuala Lumpur.	Singapore	Points in Indonesia ; points in the Netherlands East Indies ; points in Australia.
VI	India	Hong Kong	As in route III except Kuala Lumpur.		
VII	India	Nairobi	Karachi ; Masirah ; Salalah ; Jeddah ; Addis Ababa ; Mogadishu.	Aden	

Note: 1. Any points on a specified route may be omitted on any or all flights.
2. On route VII, Aden and Jeddah shall not be served on the same flight.

1	2	3	4	5	6
Route n°	De	A	Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants, facultativement)	Points situés en territoire britannique	Points au-delà (un ou plusieurs des points suivants, facultativement)
IV	Inde	Chine et/ou Japon	Voir route III, sauf Kuala Lumpur.	Hong-kong	Points situés en Chine.
V	Inde	Australie et/ou îles Fidji	Voir route III, sauf Kuala Lumpur.	Singapour	Points situés en Indoné- sie ; points situés dans les Indes orientales néerlandaises ; points situés en Australie.
VI	Inde	Hong-kong	Voir route III, sauf Kuala Lumpur.		
VII	Inde	Nairobi	Karachi ; Masirah ; Salalah ; Djed- dah ; Addis-Abéba ; Mogadiscio.	Aden	

Note. — 1. Les entreprises pourront, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales sur une route indiquée.
2. Sur la route VII, les aéronefs ne pourront, au cours d'un même vol, desservir à la fois Aden et Djeddah.

II

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
(Departments of Communications and Civil Aviation)

No. 8-A/84-58.

New Delhi, the 8th June, 1959
18th Jaistha, 1881 (Saka)

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's Note of to-day'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 proposal contained in Your Excellency's Note and will regard that Note and this present reply as constituting an agreement between the Government of India and the Government of the United Kingdom in this matter, which shall enter into force on this day's date.

Yours faithfully,

M. M. PHILIP
Secretary to the Government of India

His Excellency the High Commissioner
for the United Kingdom in India
New Delhi

II

GOUVERNEMENT INDIEN
MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
(Départements des communications et de l'aviation civile)

N° 8-A/84-58.

New-Delhi, le 8 juin 1959
18 Djaistha 1881 (Çaka)

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 la proposition contenue dans cette note et considérera ladite note et la présente réponse comme constituant entre le Gouvernement indien et le Gouvernement du Royaume-Uni un accord qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veuillez agréer, etc.

M. M. PHILIP
Secrétaire du Gouvernement indien

Son Excellence Monsieur le Haut-Commissaire
du Royaume-Uni dans l'Inde
New Delhi

No. 1734. AGREEMENT ON THE IMPORTATION OF EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL MATERIALS (WITH PROTOCOL), OPENED FOR SIGNATURE AT LAKE SUCCESS, NEW YORK, ON 22 NOVEMBER 1950¹

EXTENSION to the Bahamas

Notification received on:

14 March 1960

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 131, pp. 25 and 361; Vol. 136, p. 392; Vol. 163, p. 384; Vol. 167, p. 299; Vol. 187, p. 462; Vol. 190, p. 384; Vol. 199, p. 343; Vol. 210, p. 334; Vol. 212, p. 334; Vol. 223, p. 330; Vol. 230, p. 437; Vol. 236, p. 381; Vol. 274, p. 346; Vol. 277, p. 350; Vol. 280, p. 356; Vol. 289, p. 317; Vol. 292, p. 362; Vol. 302, p. 362; Vol. 318, p. 421, and Vol. 327, p. 360.

N° 1734. ACCORD POUR L'IMPORTATION D'OBJETS DE CARACTÈRE ÉDUCATIF, SCIENTIFIQUE ET CULTUREL (AVEC PROTOCOLE), OUVERT À LA SIGNATURE À LAKE SUCCESS (NEW-YORK) LE 22 NOVEMBRE 1950¹

EXTENSION aux îles Bahama

Notification reçue le :

14 mars 1960

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

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 131, p. 25 et p. 361 ; vol. 136, p. 392 ; vol. 163, p. 384 ; vol. 167, p. 299 ; vol. 187, p. 463 ; vol. 190, p. 384 ; vol. 199, p. 343 ; vol. 210, p. 334 ; vol. 212, p. 334 ; vol. 223, p. 330 ; vol. 230, p. 437 ; vol. 236, p. 381 ; vol. 274, p. 346 ; vol. 277, p. 350 ; vol. 280, p. 356 ; vol. 289, p. 317 ; vol. 292, p. 362 ; vol. 302, p. 362 ; vol. 318, p. 421, et vol. 327, p. 360.

No. 1980. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF PAKISTAN AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT KARACHI, ON 17 JULY 1952¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. KARACHI, 29 MAY 1957

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 11 March 1960.

I

ROYAL NETHERLANDS EMBASSY

Karachi, 29th of May 1957

Sir,

I have the honour to refer to the consultations which have recently taken place at Karachi between representatives of the aeronautical authorities of the Kingdom of the Netherlands and of the Islamic Republic of Pakistan on the basis of article IX of the Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Pakistan relating to air services, signed July 17th, 1952.¹

It is my understanding that it has been agreed in the course of these consultations that the Annex to the said Agreement shall be amended as follows :

Para. (1), section 4, shall be deleted.⁽¹⁾

The Government of Pakistan grants to the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands the right to terminate one of its through-services specified in Para. (1), sections 1, 2 or 3 of the Annex to the Agreement, either in Bangkok, Saigon, Singapore or Kuala Lumpur, until such time as negotiations between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the other Governments concerned will have been successfully concluded.

If the foregoing provisions are acceptable to the Government of the Islamic Republic of Pakistan I have the honour to propose that this Note and your confirmatory reply

⁽¹⁾ In the Annex to the Netherlands copy of the Agreement, paragraph (1) specifies the routes allotted to Netherlands airlines, and paragraph (2) the routes allotted to Pakistan airlines ; in the Pakistan copy, the order is reversed.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 150, p. 277.

² Came into force on 29 May 1957 by the exchange of the said notes.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 1980. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU PAKISTAN ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À KARACHI, LE 17 JUILLET 1952¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ANNEXE DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. KARACHI, 29 MAI 1957

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 11 mars 1960.

I

AMBASSADE ROYALE DES PAYS-BAS

Karachi, le 29 mai 1957

Monsieur le Secrétaire,

J'ai l'honneur de me référer aux consultations qui ont eu lieu récemment à Karachi entre les représentants des autorités aéronautiques du Royaume des Pays-Bas et de la République islamique du Pakistan en application de l'article IX de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement pakistanais relatif aux services aériens, signé le 17 juillet 1952¹.

Je considère comme entendu qu'il a été convenu, lors de ces consultations, de modifier comme suit l'annexe dudit Accord :

La section 4 du paragraphe 1 est supprimée (1).

Le Gouvernement pakistanais accorde à l'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas le droit de choisir Bangkok, Saïgon, Singapour ou Kuala Lumpur comme point terminus de l'un de ses services long-courriers indiqués aux sections 1, 2 ou 3 du paragraphe 1 de l'annexe de l'Accord, en attendant que les négociations entre le Royaume des Pays-Bas et les autres Gouvernements intéressés aient abouti.

Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République islamique du Pakistan, je propose que la présente note et votre réponse

(1) Dans l'annexe jointe à l'exemplaire néerlandais de l'Accord, le paragraphe 1 indique les routes confiées aux entreprises néerlandaises et le paragraphe 2 les routes confiées aux entreprises pakistanaises ; dans l'exemplaire pakistanais, cet ordre est inversé.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 150, p. 277.

² Entré en vigueur le 29 mai 1957 par l'échange desdites notes.

thereto shall be deemed to constitute a modification of the said Agreement on the sense of article IX Para. (B).

I have the honour to be, Sir, with the highest consideration,
Your obedient servant,

(Signed) J. G. DE BEUS
Netherlands Ambassador

Mr. Akhter Husain, C.S.P.
Secretary, Government of Pakistan
Ministry of Defense
Karachi

II

GOVERNMENT OF PAKISTAN
MINISTRY OF DEFENCE
(Aviation Division)

Karachi, the 29th May 1957

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Note of today's date in which you informed me that in the course of recent consultations between the representatives of the aeronautical authorities of the Islamic Republic of Pakistan and the Kingdom of the Netherlands on the basis of article IX of the Agreement between the Government of Pakistan and the Government of the Kingdom of the Netherlands relating to air services, signed July 17, 1952, agreement has been reached that the Annex to the said Agreement shall be amended as follows :

Para. (2), section 4, shall be deleted.¹

The Government of Pakistan grants to the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands the right to terminate one of its through-services specified in Para. (2), sections 1, 2 or 3 of the Annex to the Agreement, either in Bangkok, Saigon, Singapore or Kuala Lumpur, until such time as negotiations between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the other Governments concerned will have been successfully concluded.

I am authorized to state that the above provisions are acceptable to the Government of the Islamic Republic of Pakistan and that Your Excellency's Note and the present reply shall be considered as constituting a modification of the Agreement between our two Governments in the sense of article IX Para. (B).

I have the honour to be, with the highest consideration,
Your Excellency's obedient servant,

(Signed) Akhter HUSAIN
Secretary to the Government of Pakistan

His Excellency Dr. J. G. de Beus
Ambassador of the Netherlands
Karachi

¹ See footnote (1), p. of 364 this volume.

confirmative soient réputées constituer une modification dudit Accord, conformément au paragraphe B de l'article IX.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) J. G. DE BEUS
Ambassadeur des Pays-Bas

Monsieur Akhter Husain, C.S.P.
Secrétaire du Gouvernement pakistanais
Ministère de la défense
Karachi

II

GOVERNEMENT PAKISTANAIS
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
(Division de l'aviation)

Karachi, le 29 mai 1957

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour dans laquelle vous me faites savoir que, lors des consultations qui ont eu lieu récemment en application de l'article IX de l'Accord entre le Gouvernement pakistanais et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas relatif aux services aériens, signé le 17 juillet 1952, les représentants des autorités aéronautiques de la République islamique du Pakistan et du Royaume des Pays-Bas sont convenus de modifier comme suit l'annexe dudit Accord :

La section 4 du paragraphe 2 est supprimée¹.

Le Gouvernement pakistanais accorde à l'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas le droit de choisir Bangkok, Saïgon, Singapour ou Kuala Lumpur comme point terminus de l'un de ses services long-courriers indiqués aux sections 1, 2 ou 3 du paragraphe 2 de l'annexe de l'Accord, en attendant que les négociations entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et les autres Gouvernements intéressés aient abouti.

Je suis autorisé à vous faire savoir que les dispositions qui précèdent ont l'agrément du Gouvernement de la République islamique du Pakistan et que votre note et la présente réponse seront considérées comme constituant une modification de l'Accord entre nos deux Gouvernements, conformément au paragraphe B de l'article IX.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Akhter HUSAIN
Secrétaire du Gouvernement pakistanais

Son Excellence Monsieur J. G. de Beus
Ambassadeur des Pays-Bas
Karachi

¹ Voir note (1), p. 365 de ce volume.

INTERNATIONAL LABOUR
ORGANISATION

Ratifications of the following three Conventions by Peru were registered with the Director-General of the International Labour Office on 1 February 1960 and will take effect twelve months after such registration, i.e., 1 February 1961.

ORGANISATION INTERNATIONALE
DU TRAVAIL

Les ratifications par le Pérou des trois Conventions suivantes ont été enregistrées auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le 1^{er} février 1960 et prendront effet douze mois après leur enregistrement, c'est-à-dire le 1^{er} février 1961.

No. 2181. CONVENTION (No. 100) CONCERNING EQUAL REMUNERATION FOR MEN AND WOMEN WORKERS FOR WORK OF EQUAL VALUE. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS THIRTY-FOURTH SESSION, GENEVA, 29 JUNE 1951¹

N° 2181. CONVENTION (N° 100) CONCERNANT L'ÉGALITÉ DE RÉMUNÉRATION ENTRE LA MAIN-D'ŒUVRE MASCULINE ET LA MAIN-D'ŒUVRE FÉMININE POUR UN TRAVAIL DE VALEUR ÉGALE. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA TRENTE-QUATRIÈME SESSION, GENÈVE, 29 JUIN 1951¹

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 165, p. 303; Vol. 173, p. 417; Vol. 179, p. 347; Vol. 184, p. 381; Vol. 201, p. 380; Vol. 212, p. 400; Vol. 222, p. 420; Vol. 238, p. 331; Vol. 248, p. 407; Vol. 249, p. 460; Vol. 253, p. 396; Vol. 264, p. 375; Vol. 266, p. 415; Vol. 272, p. 268; Vol. 276, p. 364; Vol. 280, p. 357; Vol. 287, p. 346; Vol. 293, p. 384; Vol. 302, p. 364; Vol. 304, p. 408; Vol. 312, p. 425; Vol. 313, p. 348, and Vol. 343, p. 350.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 165, p. 303; vol. 173, p. 417; vol. 179, p. 347; vol. 184, p. 381; vol. 201, p. 380; vol. 212, p. 400; vol. 222, p. 421; vol. 238, p. 331; vol. 248, p. 407; vol. 249, p. 460; vol. 253, p. 396; vol. 264, p. 375; vol. 266, p. 415; vol. 272, p. 268; vol. 276, p. 364; vol. 280, p. 357; vol. 287, p. 346; vol. 293, p. 384; vol. 302, p. 364; vol. 304, p. 408; vol. 312, p. 425; vol. 313, p. 348, et vol. 343, p. 350.

No. 2244. CONVENTION (No. 99) CONCERNING MINIMUM WAGE-FIXING MACHINERY IN AGRICULTURE. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS THIRTY-FOURTH SESSION, GENEVA, 28 JUNE 1951¹

N° 2244. CONVENTION (N° 99) CONCERNANT LES MÉTHODES DE FIXATION DES SALAIRES MINIMA DANS L'AGRICULTURE. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA TRENTÉ-QUATRIÈME SESSION, GENÈVE, 28 JUIN 1951¹

No. 2624. CONVENTION (No. 101) CONCERNING HOLIDAYS WITH PAY IN AGRICULTURE. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS THIRTY-FIFTH SESSION, GENEVA, 26 JUNE 1952¹

N° 2624. CONVENTION (N° 101) CONCERNANT LES CONGÉS PAYÉS DANS L'AGRICULTURE. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA TRENTÉ-CINQUIÈME SESSION, GENÈVE, 26 JUIN 1952¹

Certified statements were registered with the Secretariat of the United Nations by the International Labour Organisation on 7 March 1960.

Les déclarations certifiées ont été enregistrées au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation internationale du Travail le 7 mars 1960.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 172, p. 159; Vol. 180, p. 396; Vol. 184, p. 383; Vol. 187, p. 465; Vol. 188, p. 391; Vol. 191, p. 407; Vol. 222, p. 422; Vol. 225, p. 267; Vol. 231, p. 365; Vol. 236, p. 395; Vol. 256, p. 359; Vol. 266, p. 420; Vol. 293, p. 385; Vol. 320, p. 343; Vol. 323, p. 375, and Vol. 343, p. 351.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 196, p. 183; Vol. 199, p. 359; Vol. 200, p. 339; Vol. 202, p. 384; Vol. 210, p. 337; Vol. 212, p. 401; Vol. 236, p. 396; Vol. 248, p. 408; Vol. 253, p. 396; Vol. 266, p. 427; Vol. 276, p. 366; Vol. 293, p. 386; Vol. 318, p. 424; Vol. 323, p. 376, and Vol. 325, p. 345.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 172, p. 159; vol. 180, p. 397; vol. 184, p. 383; vol. 187, p. 465; vol. 188, p. 391; vol. 191, p. 407; vol. 222, p. 422; vol. 225, p. 267; vol. 231, p. 365; vol. 236, p. 395; vol. 256, p. 359; vol. 266, p. 420; vol. 293, p. 385; vol. 320, p. 343; vol. 323, p. 375, et vol. 343, p. 351.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 196, p. 183; vol. 199, p. 359; vol. 200, p. 339; vol. 202, p. 384; vol. 210, p. 337; vol. 212, p. 401; vol. 236, p. 396; vol. 248, p. 408; vol. 253, p. 396; vol. 266, p. 427; vol. 276, p. 366; vol. 293, p. 386; vol. 318, p. 424; vol. 323, p. 376, et vol. 325, p. 345.

No. 3514. AGREEMENT ON THE EXCHANGE OF WAR CRIPPLES BETWEEN MEMBER COUNTRIES OF THE COUNCIL OF EUROPE WITH A VIEW TO MEDICAL TREATMENT. SIGNED AT PARIS, ON 13 DECEMBER 1955¹

N° 3514. ACCORD SUR L'ÉCHANGE DES MUTILÉS DE GUERRE ENTRE LES PAYS MEMBRES DU CONSEIL DE L'EUROPE AUX FINS DE TRAITEMENT MÉDICAL. SIGNÉ À PARIS, LE 13 DÉCEMBRE 1955¹

RATIFICATION

Instrument deposited with the Secretary-General of the Council of Europe :

	<i>Date of deposit</i>	<i>Date of entry into force</i>
TURKEY	7 Oct. 1959	1 Nov. 1959

Certified statement was registered by the Council of Europe on 7 March 1960.

RATIFICATION

Instrument déposé auprès du Secrétaire général du Conseil de l'Europe :

	<i>Date du dépôt</i>	<i>Date d'entrée en vigueur</i>
TURQUIE	7 oct. 1959	1 ^{er} nov. 1959

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Conseil de l'Europe le 7 mars 1960.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 250, p. 3 ; Vol. 266, p. 433 ; Vol. 314, p. 354, and Vol. 340, p. 375.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 250, p. 3 ; vol. 266, p. 433 ; vol. 314, p. 355. et vol. 340, p. 375.

INTERNATIONAL LABOUR
ORGANISATION

Ratifications of the following three Conventions by Pakistan were registered with the Director-General of the International Labour Office on 15 February 1960, and will take effect twelve months after such registration, i.e., 15 February 1961.

ORGANISATION INTERNATIONALE
DU TRAVAIL

Les ratifications par le Pakistan des trois Conventions suivantes ont été enregistrées auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le 15 février 1960 et prendront effet douze mois après leur enregistrement, c'est-à-dire le 15 février 1961.

No. 4648. CONVENTION (No. 105) CONCERNING THE ABOLITION OF FORCED LABOUR. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS FORTIETH SESSION, GENEVA, 25 JUNE 1957¹

N° 4648. CONVENTION (N° 105) CONCERNANT L'ABOLITION DU TRAVAIL FORCÉ. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA QUARANTIÈME SESSION, GENÈVE, 25 JUIN 1957¹

No. 4704. CONVENTION (No. 106) CONCERNING WEEKLY REST IN COMMERCE AND OFFICES. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS FORTIETH SESSION, GENEVA, 26 JUNE 1957²

N° 4704. CONVENTION (N° 106) CONCERNANT LE REPOS HEBDOMADAIRE DANS LE COMMERCE ET LES BUREAUX. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA QUARANTIÈME SESSION, GENÈVE, 26 JUIN 1957²

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 320, p. 291; Vol. 325, p. 349; Vol. 327, p. 386; Vol. 328, p. 342; Vol. 330, p. 373; Vol. 337, p. 443; Vol. 338, p. 402; Vol. 345, p. 372; Vol. 348 and Vol. 349.

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 325, p. 279; Vol. 330, p. 374; Vol. 337, p. 444, and Vol. 348.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 320, p. 291; vol. 325, p. 349; vol. 327, p. 386; vol. 328, p. 342; vol. 330, p. 373; vol. 337, p. 443; vol. 338, p. 402; vol. 345, p. 372; vol. 348, et vol. 349.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 325, p. 279; vol. 330, p. 374; vol. 337, p. 444, et vol. 348.

No. 4738. CONVENTION (No. 107) CONCERNING THE PROTECTION AND INTEGRATION OF INDIGENOUS AND OTHER TRIBAL AND SEMI-TRIBAL POPULATIONS IN INDEPENDENT COUNTRIES. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS FORTIETH SESSION, GENEVA, 26 JUNE 1957¹

N° 4738. CONVENTION (N° 107) CONCERNANT LA PROTECTION ET L'INTÉGRATION DES POPULATIONS ABORIGÈNES ET AUTRES POPULATIONS TRIBALES ET SEMI-TRIBALES DANS LES PAYS INDÉPENDANTS. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA QUARANTIÈME SESSION, GENÈVE, 26 JUIN 1957¹

Certified statements were registered with the Secretariat of the United Nations by the International Labour Organisation on 7 March 1960.

Les déclarations certifiées ont été enregistrées au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation internationale du Travail le 7 mars 1960.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 328, p. 247, and Vol. 349.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 328, p. 247, et vol. 349.

No. 4955. AGREEMENT BETWEEN THE UNITED NATIONS SPECIAL FUND AND THE GOVERNMENT OF ECUADOR CONCERNING ASSISTANCE FROM THE SPECIAL FUND. SIGNED AT QUITO, ON 10 NOVEMBER 1959¹

Nº 4955. ACCORD ENTRE LE FONDS SPÉCIAL DES NATIONS UNIES ET LE GOUVERNEMENT ÉQUATORIEN RELATIF À UNE ASSISTANCE DU FONDS SPÉCIAL. SIGNÉ À QUITO, LE 10 NOVEMBRE 1959¹

CORRECTION of paragraphs 3 and 5 of article VIII

By an exchange of letters dated at Quito on 3 and 8 March 1960, the Spanish text of paragraphs 3 and 5 of article VIII of the above-mentioned Agreement was corrected to read as follows :

RECTIFICATION apportée aux paragraphes 3 et 5 de l'article VIII

Par un échange de lettres datées de Quito les 3 et 8 mars 1960 le texte espagnol des paragraphes 3 et 5 de l'article VIII de l'Accord susmentionné a été rectifié comme suit :

Artículo VIII

Párrafo 3. — « Tales inmunidades serán determinadas en el Plan de Operaciones relativo al proyecto correspondiente. »

Párrafo 5. — « Cuando así se disponga en un Plan de Operaciones el Gobierno eximirá a toda empresa u organización cuyos servicios utilice un Organismo de Ejecución o el Fondo Especial, así como a su personal, de todos los impuestos... »

Certified statement was registered ex officio on 8 March 1960.

La déclaration certifiée a été enregistrée d'office le 8 mars 1960.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 345, p. 3.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 345, p. 3.

ANNEX B

*Ratifications, accessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

ANNEXE B

*Ratifications, adhésions, prorogations, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

ANNEX B

No. 520. AGREEMENT BETWEEN THE UNITED NATIONS, THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION, THE FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS, THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION, THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION AND THE WORLD HEALTH ORGANIZATION AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF LAOS RELATING TO TECHNICAL ASSISTANCE. SIGNED AT VIENTIANE AND AT NEW YORK, ON 1 AND 18 JUNE 1954¹

AMENDMENT of article IV, paragraph 1 (c) of the above-mentioned Agreement

By a letter-agreement dated at Vientiane on 4 February 1960, paragraph 1 (c) of article IV of the above-mentioned Agreement was amended to read : "Equipment, office materials and all other supplies locally available"

Came into force on 4 February 1960 by signature.

Certified statement was filed and recorded by the Secretariat on 14 March 1960.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 200, p. 235.

ANNEXE B

N° 520. ACCORD ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES, L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL, L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE, L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE, L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU LAOS RELATIF À L'ASSISTANCE TECHNIQUE. SIGNÉ À VIENTIANE ET À NEW-YORK, LES 1^{er} ET 18 JUIN 1954¹

MODIFICATION à l'article IV, paragraphe 1, *c*, de l'Accord susmentionné

Par une lettre d'accord datée de Vientiane le 4 février 1960, le paragraphe 1, *c*, de l'article IV de l'Accord susmentionné a été modifié comme suit : « Le matériel, les fournitures de bureau et tous autres approvisionnements disponibles sur place ».

Entrée en vigueur le 4 février 1960 par signature.

La déclaration certifiée a été classée et inscrite au répertoire par le Secrétariat le 14 mars 1960.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 200, p. 235.

