
UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Treaty Series

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

VOLUME 95

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 95

1951

I. Nos. 1315-1327

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered on 18 July 1951*

	<i>Page</i>
No. 1315. International Civil Aviation Organization and Peru :	
Agreement concerning privileges, immunities and facilities granted to the International Civil Aviation Organization in Peruvian territory. Signed at Montreal, on 22 October 1948	3
No. 1316. Argentina and Netherlands :	
Agreement (with annex) respecting regular air services. Signed at Buenos Aires, on 29 October 1948	21
No. 1317. Belgium and Sweden :	
Exchange of notes (with protocol) constituting a provisional agreement for the regulation of air transport services between Belgium and Scandinavia. Brussels, 21 December 1948 and 21 February 1949	73
No. 1318. Finland and Sweden :	
Agreement regarding air transport (with annex and exchange of notes). Signed at Helsinki, on 26 April 1949	83
No. 1319. Switzerland and India :	
Provisional Agreement relating to air services (with annex). Signed at Berne, on 24 June 1949	109
No. 1320. Egypt and Netherlands :	
Agreement for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Cairo, on 8 December 1949	123
No. 1321. Egypt and Norway :	
Agreement for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories (with annex and exchange of notes). Signed at Cairo, on 11 March 1950	157

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

VOLUME 95

1951

I. N^{os} 1315-1327

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés le 18 juillet 1951*

	<i>Pages</i>
N^o 1315. Organisation de l'aviation civile internationale et Pérou :	
Accord relatif aux privilèges, immunités et facilités accordés à l'Organisation de l'aviation civile internationale sur le territoire péruvien. Signé à Montréal, le 22 octobre 1948	3
N^o 1316. Argentine et Pays-Bas :	
Accord (avec annexe) relatif aux transports aériens réguliers. Signé à Buenos-Aires, le 29 octobre 1948	21
N^o 1317. Belgique et Suède :	
Échange de notes (avec protocole) constituant un accord provisoire pour la réglementation des transports aériens entre la Belgique et les pays scandinaves. Bruxelles, 21 décembre 1948 et 21 février 1949	73
N^o 1318. Finlande et Suède :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Helsinki, le 26 avril 1949	83
N^o 1319. Suisse et Inde :	
Accord provisoire relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Berne, le 24 juin 1949	109
N^o 1320. Égypte et Pays-Bas :	
Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre les territoires des deux pays et au-delà. Signé au Caire, le 8 décembre 1949	123
N^o 1321. Égypte et Norvège :	
Accord (avec annexe et échange de notes) relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre les territoires des deux pays et au-delà. Signé au Caire, le 11 mars 1950	157

	<i>Page</i>
No. 1322. Egypt and Denmark:	
Agreement for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories (with annex and exchange of notes). Signed at Cairo, on 14 March 1950	197
No. 1323. Netherlands and Iceland:	
Agreement covering air transportation (with annex). Signed at The Hague, on 22 March 1950	237
No. 1324. Australia and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:	
Exchange of notes constituting an agreement relating to the right of Qantas Empire Airways to exercise full traffic rights at Suva (Fiji Islands) on a service from Sydney to Suva via Noumea. Canberra, 24 and 28 April 1950	249
No. 1325. Egypt and Switzerland:	
Agreement concerning regular air transport services (with annex). Signed at Cairo, on 15 May 1950	255
No. 1326. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Iceland:	
Agreement relating to certain air transport services (with annex and schedules). Signed at London, on 26 May 1950	277
No. 1327. Netherlands and Spain:	
Agreement for the regulation of civil air lines (with annex). Signed at The Hague, on 20 June 1950	303
 ANNEX A. <i>Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</i>	
No. 417. Agreement between the Government of the Kingdom of Siam and the Government of the Netherlands relating to air services between their respective territories. Signed at Bangkok, on 18 July 1947:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the annex to the above-mentioned Agreement. Bangkok, 22 February and 27 March 1951	336

	<i>Pages</i>
N° 1322. Égypte et Danemark :	
Accord relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre les territoires des deux pays et au-delà (avec annexe et échange de notes). Signé au Caire, le 14 mars 1950	197
N° 1323. Pays-Bas et Islande :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à La Haye, le 22 mars 1950	237
N° 1324. Australie et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :	
Échange de notes constituant un accord relatif au droit de la compagnie Qantas Empire Airways au plein exercice des droits de trafic à Suva (îles Fidji), pour l'exploitation d'un service reliant Sydney à Suva, via Nouméa. Canberra, 24 et 28 avril 1950	249
N° 1325. Égypte et Suisse :	
Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe). Signé au Caire, le 15 mai 1950	255
N° 1326. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Islande :	
Accord relatif à certains services de transports aériens (avec annexe et tableaux). Signé à Londres, le 26 mai 1950	277
N° 1327. Pays-Bas et Espagne :	
Accord relatif aux lignes aériennes civiles (avec annexe). Signé à La Haye, le 20 juin 1950	303
 ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies	
N° 417. Accord entre le Gouvernement du Royaume de Siam et le Gouvernement des Pays-Bas relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs. Signé à Bangkok, le 18 juillet 1947 :	
Échange de notes constituant un accord portant modification de l'annexe de l'Accord mentionné ci-dessus. Bangkok, 22 février et 27 mars 1951	337

NOTE

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

NOTE

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

I

Treaties and international agreements

registered

on 18 July 1951

Nos. 1315 to 1327



Traités et accords internationaux

enregistrés

le 18 juillet 1951

N° 1315 à 1327

No. 1315

**INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
and
PERU**

**Agreement concerning privileges, immunities and facilities
granted to the International Civil Aviation Organization
in Peruvian territory. Signed at Montreal, on 22
October 1948**

Official text : Spanish.

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

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE
et
PÉROU**

**Accord relatif aux privilèges, immunités et facilités accor-
dés à l'Organisation de l'aviation civile internationale
sur le territoire péruvien. Signé à Montréal, le 22 oc-
tobre 1948**

Texte officiel espagnol.

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

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

No. 1315. ACUERDO ENTRE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL Y EL GOBIERNO DEL PERU SOBRE PRIVILEGIOS, INMUNIDADES Y FACILIDADES EN TERRITORIO PERUANO. FIRMADO EN MONTREAL, EL 22 DE OCTUBRE DE 1948

Con el fin de asegurar que la Organización de Aviación Civil Internacional y, en particular, su Oficina Regional para la Zona América del Sur, disfruten de los privilegios, inmunidades y facilidades esenciales para el desempeño de sus funciones en territorio peruano,

La Organización de Aviación Civil Internacional y el Gobierno del Perú
HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE :

Artículo 1

La Organización de Aviación Civil Internacional tendrá personalidad jurídica.

En el ejercicio de sus fines y funciones tendrá capacidad para :

- a) contratar;
- b) adquirir y enajenar bienes muebles e inmuebles;
- c) incoar procedimientos judiciales.

Artículo 2

La Organización gozará de inmunidad de toda clase de enjuiciamiento. No se podrá incoar procedimiento alguno en contra de la Organización, excepto en aquellos casos en que ésta renuncie expresamente a sus derechos de inmunidad en relación con un procedimiento determinado, o cuando esta renuncia de derechos sea consecuencia de las cláusulas de un contrato, o cuando se trate de demandas reconventionales.

Artículo 3

El local ocupado por la Organización, sus archivos, y en general todos los documentos que pertenezcan a la misma o estén en su poder, serán inviolables.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1315. AGREEMENT¹ BETWEEN THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION AND THE GOVERNMENT OF PERU CONCERNING PRIVILEGES, IMMUNITIES AND FACILITIES GRANTED TO THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION IN PERUVIAN TERRITORY. SIGNED AT MONTREAL, ON 22 OCTOBER 1948

In order to ensure that the International Civil Aviation Organization and, in particular, its Regional Office for the South American zone, shall enjoy the privileges, immunities and facilities essential for the performance of its functions in Peruvian territory,

The International Civil Aviation Organization and the Government of Peru
HAVE AGREED AS FOLLOWS :

Article 1

The International Civil Aviation Organization shall possess juridical personality.

In the accomplishment of its purposes and functions it shall have capacity :

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

Article 2

The Organization shall enjoy immunity from every form of judicial process.

No proceedings whatsoever may be instituted against the Organization except in cases where it expressly waives this immunity for the purpose of any particular proceeding or unless this waiver follows from the terms of a contract or in case of counter-claims.

Article 3

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

¹ Came into force on 22 October 1948 by signature, in accordance with article 21.

Pero la Organización no podrá permitir que se albergue en sus locales ninguna persona contra la cual se haya expedido orden de arresto por las autoridades peruanas.

Artículo 4

Los bienes de la Organización no podrán ser secuestrados o requisados.

Tampoco estarán sujetos a expropiación, excepto cuando sea en bien público y mediante previo acuerdo entre la Organización y el Gobierno peruano.

Artículo 5

La Organización de Aviación Civil Internacional podrá recibir libremente y disponer sin restricción, control financiero o moratorias de ninguna clase, de cualesquiera sumas en dinero o valores de toda clase y en cualquier moneda.

Artículo 6

La Organización estará exenta de impuestos directos de todas clases, entendiéndose que la Organización no podrá reclamar exención de pagos por concepto de retribuciones debidas a servicios públicos.

La Organización estará exenta de todo derecho e impuesto fijado por la administración de Aduanas sobre los artículos que importe para su uso oficial y para sus publicaciones, películas, diapositivas y documentos fotográficos que publique, así como sobre el papel que tenga que importar al Perú.

Artículo 7

La Organización no se propone, como regla general, pedir exenciones de los impuestos sobre ventas incluidos en el costo de la propiedad mueble o inmueble; pero la Organización podrá ser exonerada de los siguientes impuestos : a) del de Alcabala de enajenación para los inmuebles que adquiera la Organización destinados a sus oficinas y b) del de Registro y del Derecho de Registro de la Propiedad inmueble que debieran pagar los inmuebles urbanos que adquiera la Organización con el fin indicado en el inciso anterior.

Artículo 8

El Gobierno peruano concederá a la Organización, en lo referente a sus comunicaciones por correo, teléfono, telégrafo, radioteléfono, radiotelégrafo y las radiotelegráficas, un trato que no sea menos favorable que el que se concede

Nevertheless, the Organization shall not allow its premises to be used for harbouring any person against whom a warrant for arrest shall have been issued by the Peruvian authorities.

Article 4

The property of the Organization shall be immune from seizure and requisition.

Nor may the said property be the subject of measures of expropriation except in the public interest and after agreement between the Organization and the Peruvian Government.

Article 5

Without being restricted by financial controls, regulations or moratoria of any kind, the International Civil Aviation Organization may receive and freely dispose of any sums and securities of any kind and in any currency.

Article 6

The Organization shall be exempt from all direct taxes. It is understood that the Organization shall not claim exemption from payments for public services.

The Organization shall be exempt from all duties and taxes imposed by the Customs administration on articles imported by it for its official use and for the publications, films, lantern slides and photographic documents published by it and on paper which it has to import into Peru.

Article 7

The Organization does not intend, as a general rule, to apply for exemption from sales taxes included in the cost of movable or immovable property; however, the Organization may be exempted from the following taxes: *a) Alcabala* (tax of percentage on the price of sale) in the case of alienation of immovable property acquired by the Organization for its offices; and *b) Registro* and *Derecho de Registro de la Propiedad* (stamp duties and fees) payable in respect of urban immovable property acquired by the Organization for the aforesaid purpose.

Article 8

The Peruvian Government shall grant to the Organization for its postal, telephonic, telegraphic, radiotelephonic, radiotelegraphic and radiotelephotographic communications treatment not less favourable than that which is or

o pueda concederse a las misiones diplomáticas acreditadas ante el Gobierno peruano, especialmente en lo concerniente a los privilegios de franqueo y tarifas postales, prioridad en la correspondencia y el empleo de valijas selladas y de códigos.

Deberá facilitar por todos los medios legales posibles las comunicaciones que el Director de la Oficina Regional en Lima y sus principales colegas tengan que hacer por medio de la prensa y la radio.

Solamente en casos de fuerza mayor podrá demorarse la correspondencia y comunicaciones de la Organización.

Artículo 9

Se concederá a los representantes de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional en conferencias convocadas por la Organización, mientras estén en el desempeño de sus funciones y durante su viaje hacia el lugar donde se celebre la reunión y a su regreso, las facilidades, privilegios e inmunidades que se otorgan a las misiones diplomáticas acreditadas ante el Gobierno peruano. Con este fin queda entendido que la Organización proporcionará a las autoridades peruanas y a su debido tiempo una lista de los delegados a quienes se ha convocado a sus conferencias.

El beneficio de las facilidades, privilegios e inmunidades señalados en el párrafo anterior se hará extensivo a los Estados miembros, sus substitutos, consejeros, asesores, peritos y secretarios.

Artículo 10

Todos los funcionarios de la Organización gozarán :

- 1) De inmunidad de procedimiento jurídico relacionado con sus actos oficiales;
- 2) De exención de toda clase de impuestos directos sobre sueldos y emolumentos que les pague la Organización;
- 3) No estarán sujetos, junto con sus cónyuges e hijos menores de edad, a lo dispuesto en las leyes y reglamentos de extranjeros vigentes en el Perú;
- 4) Se les concederán las mismas facilidades para el cambio extranjero que se otorgan a los representantes diplomáticos acreditados ante el Gobierno peruano;
- 5) Tendrán, junto con sus cónyuges e hijos menores de edad, los mismos derechos de repatriación que se conceden a las misiones diplomáticas acreditadas ante el Gobierno peruano en caso de dificultades internacionales;
- 6) Tendrán derecho a importar libres de derechos de aduanas sus muebles y efectos en el momento que tomen posesión de su cargo en el Perú.

may be accorded to diplomatic missions accredited to the Peruvian Government, especially as regards franking privileges and postal rates, correspondence priorities, the use of sealed bags and codes.

It shall facilitate by every legal means communications which the Director of the Regional Office at Lima and his principal colleagues may have to make through the Press and radio.

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

Article 9

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

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

Article 10

All officials of the Organization shall :

- 1) Be immune from legal process in respect of acts performed by them in their official capacity;
- 2) Be exempt from all direct taxation on the salaries and emoluments paid to them by the Organization;
- 3) Not be subject, together with their spouses and minor children, to the provisions of the Peruvian laws and regulations concerning aliens;
- 4) Be accorded the same exchange facilities as those granted to diplomatic representatives accredited to the Peruvian Government;
- 5) Be entitled, together with their spouses and minor children, to the same repatriation facilities as are granted to diplomatic missions accredited to the Peruvian Government in time of international crisis;
- 6) Have the right to import free of Customs duties their furniture and effects on the occasion of first taking up their post in Peru.

Artículo 11

El Director de la Oficina Regional en Lima y el Subdirector, sus cónyuges e hijos menores gozarán de los mismos privilegios e inmunidades, exenciones y facilidades otorgados a los miembros de las misiones diplomáticas acreditadas ante el Gobierno peruano y a sus cónyuges e hijos menores, de acuerdo con la costumbre y el Derecho Internacional. Sin embargo, no podrán hacer valer ante los tribunales del Estado al cual pertenecen el derecho de inmunidad de procedimiento legal en asuntos que no estén relacionados con sus funciones oficiales.

Artículo 12

Estos privilegios e inmunidades son concedidos a los funcionarios en beneficio de la Organización y no en provecho propio de los funcionarios. El Director puede renunciar al derecho de inmunidad de cualquier funcionario cuando, en su opinión, no resulte en perjuicio de la Organización.

Artículo 13

El Gobierno peruano tomará las medidas necesarias para asegurar en toda ocasión :

- el tránsito de las personas necesitadas para las labores de la Organización, o que hayan sido invitadas por ella;
- el despacho de correspondencia y telegramas;
- el transporte de artículos enviados a la Organización, entre las oficinas de la Organización y sus fronteras nacionales.

Artículo 14

La Organización y el Gobierno peruano determinarán conjuntamente el procedimiento y las condiciones para facilitar la entrada y la residencia en el territorio peruano, el tránsito a través del mismo y la salida del mismo, en el caso de personas a quienes se necesite en cualquiera ocasión para tomar parte en las labores de la Organización o a quienes ésta haya invitado.

Artículo 15

Sin perjuicio del funcionamiento independiente y adecuado de la Organización, el Gobierno peruano tomará las medidas de previsión necesarias para la seguridad nacional.

Article 11

The Director of the Regional Office at Lima and his deputy, their spouses and minor children shall be accorded the privileges and immunities, exemptions and facilities as are accorded to the members of diplomatic missions accredited to the Peruvian Government and to their spouses and minor children in accordance with international law and usage. They shall not, however, be entitled to plead before the courts of the State of which they are nationals immunity from legal process as regards matters not connected with their official duties.

Article 12

Privileges and immunities are granted to officials in the interest of the Organization and not for the benefit of the officials themselves. The Director may waive the immunity of any official if, in his opinion, it can be waived without prejudice to the interests of the Organization.

Article 13

The Peruvian Government shall take the necessary measures to ensure at all times :

- the movement of persons required to take part in the work of the Organization or invited by it;
- the despatch of correspondence and telegrams;
- the transport of goods addressed to the Organization, between the offices of the Organization and the national frontiers.

Article 14

The Organization and the Peruvian Government shall jointly determine the procedure and conditions for facilitating admission to, residence in, transit through and departure from Peruvian territory in the case of persons who are required at any time to take part in the work of the Organization or who have been invited by it.

Article 15

Without prejudice to the independent and proper working of the Organization, the Peruvian Government may take all precautionary measures necessary to the national security.

Artículo 16

Deberán suministrarse los servicios de electricidad, gas, aguas potables y otros de carácter público, a los locales puestos a disposición de la Organización.

Si en casos de fuerza mayor ocurre una interrupción parcial o total de esos servicios, el Gobierno peruano considerará que las necesidades de la Organización son de importancia igual a las de su propia administración.

Artículo 17

El Gobierno peruano dispondrá las medidas de policía necesarias para proteger el local de la Organización y mantener el orden en su inmediata vecindad.

Si lo solicita el Director, el Gobierno peruano deberá proporcionar las fuerzas de policía necesarias para mantener el orden dentro de los edificios.

Artículo 18

La Organización deberá cooperar en toda ocasión con las autoridades peruanas competentes para facilitar la administración adecuada de la justicia, asegurar el cumplimiento de los reglamentos de policía y evitar que ocurra abuso alguno en relación con las inmunidades y facilidades concedidas mediante el presente acuerdo.

Artículo 19

La Organización deberá dar las disposiciones necesarias para solucionar :

- 1) Desavenencias suscitadas a causa de contratos u otras causas en derecho privado en las cuales sea parte la Organización;
- 2) Desavenencias en que se vea implicado algún funcionario de la Organización que, en virtud de su cargo oficial, disfrute de inmunidad, en los casos en que no se haya renunciado a ésta por el Secretario General.

Artículo 20

Cualquier desacuerdo entre el Director y el Gobierno peruano, que ocurra en relación con la interpretación o la aplicación del presente acuerdo o de cualesquiera otros convenios o acuerdos adicionales, que no sea solucionado mediante negociación será sometido para su decisión a un árbitro nombrado de mutuo acuerdo o, en caso de desacuerdo en este sentido, nombrado por el Presidente de la Corte Internacional de Justicia.

Article 16

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

Should *force majeure* lead to the partial or total interruption of these services, the needs of the Organization shall be regarded by the Peruvian Government as of equal importance with those of its own administrations.

Article 17

The Peruvian Government shall order the necessary police measures to protect the seat of the Organization and to maintain order in its immediate vicinity.

At the request of the Director the Peruvian Government shall provide the police forces necessary to preserve order inside the buildings.

Article 18

The Organization shall co-operate at all times with the competent Peruvian authorities to facilitate the proper administration of justice, secure the observance of police regulations and prevent the occurrence of any abuse in connexion with the immunities and facilities granted by this agreement.

Article 19

The Organization shall make provision for appropriate modes of settlement of :

1) Disputes arising out of contracts or other disputes of a private law character to which the Organization is a party;

2) Disputes involving any official of the Organization who, by reason of his official position, enjoys immunity, if the immunity has not been waived by the Secretary-General.

Article 20

Any disagreement between the Director and the Peruvian Government which arises out of the interpretation or application of this Agreement or of any additional convention or agreement and which is not settled by negotiation, shall be submitted for a ruling to an arbitrator appointed by mutual agreement or, in case of disagreement on this point, appointed by the President of the International Court of Justice.

Artículo 21

Este acuerdo estará en vigor indefinidamente.

Entrará en vigor, después de haber sido aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional y el Gobierno peruano, tan pronto como haya sido firmado por el Presidente del Consejo de la Organización, por una parte, y el representante debidamente acreditado del Perú, por la otra.

Artículo 22

Este Acuerdo puede ser revisado a petición de cualquiera de las partes, mediante consulta y acuerdo previo sobre las posibles enmiendas al mismo.

EN FE DE LO CUAL, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional y el Representante del Gobierno del Perú, debidamente autorizados, firman el presente Acuerdo en nombre de la Organización y del Perú respectivamente.

HECHO en Montreal por duplicado, el día veintidós de octubre de mil novecientos cuarenta y ocho.

El Presidente del Consejo de la Organización :
(Firmado) Edward WARNER

SELLO DE LA ORGANIZACION]

El Representante del Gobierno del Perú :
(Firmado) Jorge ROMERO

Article 21

This Agreement shall be in force for an indefinite period.

It shall come into force as soon as, after having been approved by the International Civil Aviation Organization and by the Peruvian Government, it has been signed by the President of the Council of the Organization, of the first part, and by the duly accredited representative of Peru, of the other part.

Article 22

This Agreement is subject to revision at the request of either of the parties, by means of consultation and prior agreement between them concerning any amendments thereto.

IN WITNESS WHEREOF, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization and the representative of the Government of Peru, both being thereunto duly authorized, have signed this agreement in the name of the Organization and of Peru, respectively.

DONE at Montreal, in duplicate, on 22nd October 1948.

The President of the Council of the Organization :
(Signed) Edward WARNER

[SEAL OF THE ORGANIZATION]

The Representative of the Government of Peru :
(Signed) Jorge ROMERO

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 1315. ACCORD¹ ENTRE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET LE GOUVERNEMENT DU PÉROU RELATIF AUX PRIVILÈGES, IMMUNITÉS ET FACILITÉS ACCORDÉS A L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE SUR LE TERRITOIRE PÉRUVIEN. SIGNÉ A MONTREAL, LE 22 OCTOBRE 1948

Afin d'assurer à l'Organisation de l'aviation civile internationale et, en particulier, à son Bureau régional pour la zone de l'Amérique du Sud, les privilèges, immunités et facilités qui lui sont indispensables pour exercer ses fonctions sur le territoire péruvien,

L'Organisation de l'aviation civile internationale et le Gouvernement du Pérou

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article premier

L'Organisation de l'aviation civile internationale possède la personnalité juridique.

Dans l'exercice de ses fonctions, elle a la capacité :

- a) De contracter;
- b) D'acquérir et d'aliéner des biens mobiliers et immobiliers;
- c) D'ester en justice;

Article 2

L'Organisation jouit de l'immunité de juridiction.

Aucune poursuite judiciaire ne peut être intentée contre l'Organisation, sauf dans les cas où cette dernière renonce expressément à ses droits d'immunité à l'occasion d'une instance déterminée, ou lorsque cette renonciation découle des clauses d'un contrat, ou lorsqu'il s'agit de demandes reconventionnelles.

Article 3

Les locaux de l'Organisation, ses archives et, d'une manière générale, tous les documents lui appartenant ou détenus par elle sont inviolables.

Toutefois, l'Organisation ne peut permettre que ses locaux servent d'asile à un individu contre lequel les autorités péruviennes ont décerné un mandat d'arrêt.

¹ Entré en vigueur dès la signature, le 22 octobre 1948, conformément à l'article 21.

Article 4

Les biens de l'Organisation ne peuvent être mis sous séquestre ni réquisitionnés.

Ils seront également exempts d'expropriation, sauf dans l'intérêt public et moyennant accord préalable entre l'Organisation et le Gouvernement péruvien.

Article 5

L'Organisation de l'aviation civile internationale pourra recevoir librement toutes sommes d'argent ou toutes valeurs, en n'importe quelle monnaie, et en disposer sans être astreinte à aucune restriction, à aucun contrôle financier ni à aucun moratoire, quels qu'ils soient.

Article 6

L'Organisation sera exonérée de tout impôt direct. Il demeure entendu que l'Organisation ne pourra demander l'exonération de paiements qui seraient la rémunération de services publics.

L'Organisation sera exonérée de tous droits ou taxes imposés par l'administration des douanes en ce qui concerne les articles importés pour son usage officiel, ses publications, ses films, diapositives et documents photographiques qu'elle publie, ainsi que du papier qu'elle doit importer au Pérou.

Article 7

Il n'entre pas, en principe, dans les intentions de l'Organisation de revendiquer l'exonération des taxes à la vente entrant dans le prix des biens mobiliers et immobiliers; cependant l'Organisation pourra être exonérée des droits fiscaux suivants: *a*) droit de mutation dit *Alcabala* au titre des immeubles qu'elle acquiert pour y installer ses bureaux; *b*) taxes à l'enregistrement et droit d'enregistrement des biens immobiliers, au titre des immeubles urbains que l'Organisation acquiert aux fins énoncées ci-dessus.

Article 8

Le Gouvernement péruvien accordera à l'Organisation, pour ses communications postales, téléphoniques, télégraphiques et radiotéléphoniques, ses radiotélégrammes et ses communications radiotélégraphiques, un traitement au moins aussi favorable que le traitement qu'il accorde ou qu'il pourra accorder aux missions diplomatiques accréditées auprès de lui, notamment en ce qui concerne les privilèges de franchise postale et les tarifs postaux, la priorité de la correspondance et l'usage de valises scellées et de codes.

Le Gouvernement péruvien devra faciliter par tous les moyens légaux en son pouvoir les communications que le Directeur du Bureau régional de Lima et ses principaux collègues seront appelés à faire par la voie de la presse et de la radio.

La correspondance et les communications de l'Organisation ne pourront être retardées qu'en cas de force majeure.

Article 9

Les représentants des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale aux conférences convoquées par l'Organisation jouiront, dans l'exercice de leurs fonctions et au cours des voyages à destination ou en provenance du lieu de la réunion, des facilités, privilèges et immunités accordés aux missions diplomatiques accréditées auprès du Gouvernement péruvien. A cette fin, il est entendu que l'Organisation communiquera en temps voulu au Gouvernement péruvien une liste des représentants invités à ses conférences.

Le bénéfice des facilités, privilèges et immunités mentionnés à l'alinéa précédent est étendu aux États membres, à leurs représentants, conseillers, adjoints, experts et secrétaires.

Article 10

Tous les fonctionnaires de l'Organisation jouiront des privilèges et immunités ci-après :

- 1) Immunité de juridiction pour les actes accomplis par eux à titre officiel;
- 2) Exonération de tout impôt direct sur les traitements et émoluments qu'ils reçoivent de l'Organisation;
- 3) Ils ne seront pas soumis, non plus que leurs conjoints et enfants mineurs, aux dispositions législatives ou aux règlements en vigueur au Pérou en ce qui concerne les étrangers.
- 4) Ils bénéficieront des mêmes facilités, en ce qui concerne les opérations de change, que celles accordées aux représentants diplomatiques accrédités auprès du Gouvernement péruvien;
- 5) Ils auront, ainsi que leurs conjoints et leurs enfants mineurs, les mêmes droits au rapatriement que ceux accordés aux missions diplomatiques accréditées auprès du Gouvernement péruvien en cas de difficultés internationales;
- 6) Ils auront le droit d'importer en franchise leur mobilier et leurs effets à l'occasion de leur première prise de fonctions au Pérou.

Article 11

Le Directeur du Bureau régional de Lima et le Directeur adjoint, ainsi que leurs conjoints et leurs enfants mineurs, jouiront des privilèges et immunités, exemptions et facilités accordés aux membres des missions diplomatiques accréditées auprès du Gouvernement péruvien et à leurs conjoints et enfants mineurs, conformément à la coutume et au droit international. Toutefois, ils ne pourront invoquer, devant les tribunaux de l'État dont ils sont ressortissants, le droit à l'immunité de juridiction pour des questions qui n'ont pas de rapport avec leurs fonctions officielles.

Article 12

Ces privilèges et immunités sont accordés aux fonctionnaires dans l'intérêt de l'Organisation et non à leur avantage personnel. Le Directeur peut lever l'immunité accordée à tout fonctionnaire s'il estime qu'il n'en résultera aucun préjudice pour l'Organisation.

Article 13

Le Gouvernement péruvien prendra les mesures nécessaires pour assurer en toutes circonstances :

- le transit des personnes nécessaires aux travaux de l'Organisation, ou qui ont été invitées par elle;
- l'acheminement de la correspondance et des télégrammes;
- le transport des articles expédiés à l'Organisation entre les bureaux de l'Organisation et la frontière péruvienne.

Article 14

L'Organisation et le Gouvernement péruvien détermineront de commun accord la procédure et les conditions de nature à faciliter en toutes circonstances l'entrée, la résidence et le transit en territoire péruvien, ainsi que la sortie dudit territoire, aux personnes qui ont besoin de ces facilités, pour participer aux travaux de l'Organisation, ou qui ont été invitées par elle.

Article 15

Le Gouvernement péruvien prendra toutes mesures de précaution nécessaires à la sécurité nationale, sans nuire au bon fonctionnement de l'Organisation en toute indépendance.

Article 16

La distribution de l'électricité, du gaz, de l'eau potable et les autres services d'intérêt public devront être assurés dans les locaux mis à la disposition de l'Organisation.

Si, en cas de force majeure, ces services sont suspendus en totalité ou en partie, le Gouvernement péruvien accordera aux besoins de l'Organisation la même importance qu'à ceux de ses propres services administratifs.

Article 17

Le Gouvernement péruvien prendra les mesures de police nécessaires pour protéger les locaux de l'Organisation et maintenir l'ordre dans le voisinage immédiat desdits locaux.

A la demande du Directeur, le Gouvernement péruvien devra fournir les forces de police nécessaires pour maintenir l'ordre à l'intérieur des bâtiments.

Article 18

L'Organisation collaborera en toutes circonstances avec les autorités péruviennes compétentes en vue de faciliter la bonne administration de la justice, d'assurer l'observation des règlements de police et d'éviter tout abus auquel pourraient donner lieu les immunités et facilités accordées conformément au présent Accord.

Article 19

L'Organisation devra prendre les dispositions nécessaires pour régler :

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

Article 20

Toute contestation qui surgirait entre le Directeur et le Gouvernement péruvien au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord ou d'autres conventions ou accords complémentaires, et qui ne pourrait être réglée par voie de négociation, sera soumise pour décision à un arbitre désigné de commun accord ou, à défaut d'accord sur cette désignation, à un arbitre nommé par le Président de la Cour internationale de Justice.

Article 21

Le présent Accord demeurera en vigueur pour une durée indéfinie.

Il entrera en vigueur, après avoir été approuvé par l'Organisation de l'aviation civile internationale et par le Gouvernement péruvien, dès sa signature par le Président du Conseil de l'Organisation, d'une part, et par le représentant dûment accrédité du Gouvernement du Pérou, d'autre part.

Article 22

Le présent Accord pourra être modifié à la demande de chacune des Parties, moyennant consultation et accord préalables sur les modifications qu'il sera possible d'y apporter.

EN FOI DE QUOI le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Représentant du Gouvernement du Pérou, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord au nom de chacune des Parties.

FAIT à Montréal, en double exemplaire, le vingt-deux octobre mil neuf cent quarante-huit.

Le Président du Conseil de l'Organisation :
(Signé) Edward WARNER

[SCEAU DE L'ORGANISATION]

Le Représentant du Gouvernement du Pérou :
(Signé) Jorge ROMERO

No. 1316

**ARGENTINA
and
NETHERLANDS**

**Agreement (with annex) respecting regular air services.
Signed at Buenos Aires, on 29 October 1948**

Official texts: Spanish, Dutch and French.

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

**ARGENTINE
et
PAYS-BAS**

Accord (avec annexe) relatif aux transports aériens réguliers. Signé à Bucnos-Aircs, le 29 octobre 1948

Textes officiels espagnol, néerlandais et français.

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

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

No. 1316. ACUERDO SOBRE TRANSPORTES AEREOS REGULARES ENTRE LOS PAISES BAJOS Y LA REPUBLICA ARGENTINA. FIRMADO EN BUENOS AIRES, EL 29 DE OCTUBRE DE 1948

El Gobierno de los Países Bajos y el Gobierno de la República Argentina, considerando :

— que las posibilidades de la Aviación Comercial como forma de transporte se han acrecentado considerablemente,

— que este medio de transporte por sus características propias facilita el acercamiento de las naciones entre si, por los enlaces rápidos que permite establecer,

— que conviene organizar de una manera segura y ordenada los servicios aéreos internacionales regulares, y proseguir con la mayor amplitud posible el desarrollo de la cooperación internacional en este dominio, sin ocasionar perjuicio a los intereses nacionales y regionales,

— que se hace necesaria la conclusión de un Acuerdo destinado a asegurar las comunicaciones aéreas entre los dos países,

han designado Representantes a este efecto, los cuales debidamente autorizados han convenido las disposiciones siguientes :

Artículo primero

Las Partes Contratantes se acuerdan recíprocamente los derechos especificados en el Anexo adjunto, con el objeto de establecer los servicios aéreos internacionales regulares descritos en dicho Anexo, y de aquí en adelante designados por la expresión «servicios acordados».

Artículo segundo

1 — Cada uno de los servicios acordados puede ser puesto en explotación inmediatamente o en una fecha posterior a voluntad de la Parte Contratante a la cual le han sido concedidos, a condición de que :

a) la Parte Contratante a la cual le han sido concedidos los derechos, haya designado una o varias empresas de transporte aéreo para explotar la o las rutas especificadas;

DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS

No. 1316. OVEREENKOMST BETREFFENDE DE GERE-
GELDE LUCHTTRANSPORTEN TUSSEN NEDERLAND
EN DE ARGENTIJSSE REPUBLIEK. GETEKEND TE
BUENOS AIRES, DEN 29 OCTOBER 1948

De Nederlandse Regering en de Regering van de Argentijnse Republiek, overwegende :

— dat de mogelijkheden van de commerciële luchtvaart als vorm van vervoer aanzienlijk zijn toegenomen;

— dat dit middel van vervoer door karakteristieken daaraan eigen de toenadering van de volkeren onderling vergemakkelijkt door de vlugge verbindingen, welke het veroorlooft te vestigen;

— dat het gewenst is op een zekere en ordelijke wijze de internationale regelmatige luchtverbindingen te organiseren, alsmede om de ontwikkeling op dit gebied van de internationale samenwerking met de grootst mogelijke uitgebreidheid te bevorderen zonder daarbij de nationale en regionale belangen te benadelen;

— dat het noodzakelijk is een overeenkomst te sluiten, welke ten doel heeft de luchtverbindingen tussen beide landen te verzekeren,

hebben te dien einde haar vertegenwoordigers benoemd, die, behoorlijk gemachtigd, liet volgende zijn overeengekomen :

Artikel I

Elke overeenkomstsluitende partij verleent aan de andere overeenkomstsluitende partij de rechten, vermeld in de aangehechte bijlage, met het doel de daarin omschreven geregelde internationale luchtdiensten in te stellen, welke hierna zullen worden aangeduid als „overeengekomen diensten”.

Artikel II

1. Elk van de overeengekomen diensten kan, hetzij onmiddellijk, hetzij op een later tijdstip, naar verkiezing van de overeenkomstsluitende partij, waaraan zij zijn toegestaan, in exploitatie worden genomen, onder voorwaarde dat :

a) De overeenkomstsluitende partij, aan welke de rechten zijn verleend, een of meer luchtvaartmaatschappijen aanwijst om de aangegeven route(s) te exploiteren.

b) la Parte Contratante que acuerda los derechos haya autorizado a la o las empresas de transporte aéreo referidas, a iniciar los servicios acordados, le que hará sin demora aunque bajo reserva de las disposiciones del párrafo 2 de este artículo y de lo dispuesto en el artículo séptimo;

c) con relación a las rutas número dos (2) de los Planes A y B del Anexo, ambas Partes Contratantes se concederán recíprocamente los derechos comerciales en tráfico internacional más allá de sus respectivos territorios, cuando ambas empresas de navegación aérea por ellas designadas, estén capacitadas para ejercitar el tráfico que a cada una de ellas corresponda. No obstante, si solamente la empresa designada por una de las Partes Contratantes está en condiciones de asegurar un servicio sobre las rutas número dos (2) de dichos Planes, ésta queda autorizada a hacerlo a condición de no realizar tráfico internacional entre el territorio de la otra Parte Contratante y los puntos situados más allá previstos en dichos Planes.

2 — Las empresas designadas podrán ser requeridas para que demuestren a las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante que concede los derechos, la prueba de que están capacitadas para cumplir las exigencias prescriptas por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por estas autoridades al funcionamiento de las empresas comerciales de transporte aéreo.

Artículo tercero

A fin de evitar toda medida discriminatoria y de respetar el principio de igualdad de tratamiento :

1. Las tasas u otros derechos fiscales que cada una de las Partes Contratantes imponga o permita imponer por la utilización de los aeropuertos y otras facilidades a la o a las empresas designadas por la otra Parte Contratante, no serán más elevadas que aquellas que sean abonadas por la utilización de dichos aeropuertos y facilidades por sus empresas nacionales afectadas a servicios internacionales similares.

2. Los carburantes, aceites lubricantes, las piezas de recambio, equipo normal y material en general, exclusivamente destinadas al uso de las aeronaves utilizadas por las empresas designadas por una de las Partes Contratantes e introducidas en el territorio de la otra Parte Contratante por dicha empresa o por su cuenta, o puestas a bordo en dicho territorio para ser utilizadas por las aeronaves de dicha empresa, gozarán de esta última Parte Contratante, en cuanto se refiere a la imposición de derechos de aduana, tasa de inspección u otros gravámenes fiscales y nacionales, de un tratamiento tan favorable como el que aplique a sus aeronaves nacionales o a las de la nación más favorecida que explote servicios similares.

b) De overeenkomstsluitende partij, welke de rechten verleent, de betreffende luchtvaartmaatschappijen onverwijld vergunning verleent de overeengekomen diensten te openen, behoudens het bepaalde in lid 2 van dit artikel, alsmede het bepaalde bij artikel 7.

c) Met betrekking tot de routes no. 2 van de schema's A en B van de bijlage, zullen beide overeenkomstsluitende partijen elkander wederkerig de commerciële rechten verlenen van internationaal vervoer verder dan hun respectievelijke grondgebieden, indien beide luchtvaartmaatschappijen door hen aangewezen, in staat zijn het vervoer uit te voeren dat ieder toekomt. Indien evenwel slechts de aangewezen maatschappij van één der beide partijen de dienst kan verrichten over de routes no. 2 van genoemde schema's, dan is deze gemachtigd dit te doen op voorwaarde, dat zij geen internationaal verkeer zal verrichten tussen het grondgebied van de andere partij en de verder gelegen punten in die schema's genoemd.

2. Van de aangewezen maatschappijen kan worden verlangd, dat zij de luchtvaartautoriteiten van de overeenkomstsluitende partij, welke de rechten verleent, aantonen, dat zij in staat zijn te voldoen aan de eisen, welke worden gesteld op grond van de wetten en reglementen, gewoonlijk door die autoriteiten met betrekking tot de exploitatie van commerciële luchttransportmaatschappijen toegepast.

Artikel III

Teneinde elke bevoorrechtiging te voorkomen en gelijkheid van behandeling te verzekeren, zullen :

1. de tarieven en andere fiscale rechten, welke elk der overeenkomstsluitende partijen heft of doet heffen voor het gebruik van luchthavens en andere faciliteiten, verleend aan de door de andere overeenkomstsluitende partij aangewezen maatschappij(en) niet hoger zijn dan die, welke voor het gebruik van bedoelde luchthavens en genoten faciliteiten worden betaald door haar nationale maatschappijen, welke gelijksoortige internationale diensten onderhouden;

2. de motorbrandstof, smeerolie, reserve-onderdelen, normale uitrusting en materiaal in het algemeen, uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de luchtvaartuigen van de door één der overeenkomstsluitende partijen aangewezen maatschappij(en) en door of namens bedoelde maatschappij ingevoerd in het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij of aan boord genomen op dat grondgebied om te worden gebruikt door de luchtvaartuigen van die maatschappij, van de zijde van deze laatstgenoemde overeenkomstsluitende partij, voor wat betreft douanerechten, inspectiekosten of andere fiscale en nationale rechten, een even gunstige behandeling genieten als die, welke op haar nationale luchtvaartuigen of op die van de meest begunstigde natie, welke gelijksoortige diensten exploiteert, van toepassing is;

3. Toda aeronave de una de las Partes Contratantes afectada a la explotación de los servicios acordados, así como los carburantes, aceites lubricantes, piezas de recambio, equipo normal, material en general y provisiones que permanezcan a bordo de dichas aeronaves gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante de la exención de derechos de aduana, tasas de inspección u otros gravámenes fiscales y tributos similares, aún en el caso de que estas cosas sean empleadas o consumidas por estas aeronaves en el curso de vuelos efectuados sobre dicho territorio.

4. Las cosas enumeradas en el párrafo 3 del presente artículo y que gocen de la exención establecida precedentemente, no podrán ser descargadas sino con la aprobación de las Autoridades Aduaneras de la otra Parte Contratante.

Si estas cosas deben ser reexportadas serán sometidas hasta su reexportación al control aduanero de la otra Parte Contratante, pero sin afectar su disponibilidad.

Artículo cuarto

Los certificados de navegabilidad, los brevets de idoneidad y las licencias concedidas o validadas por una de las Partes Contratantes, durante el período en que se encuentren en vigor, serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante a efectos de la explotación de los servicios acordados. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho, en lo que respecta al sobrevuelo de su propio territorio, de no reconocer como válidos los certificados de idoneidad y licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

Artículo quinto

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante relativos a la entrada, permanencia y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional así como los relativos a la explotación maniobra y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa o de las empresas designadas por la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos que rigen en el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida de los pasajeros, tripulación o mercaderías transportados a bordo de las aeronaves, tales como los relativos a policía, admisión, migración, despacho, pasaportes, aduana y sanidad, son aplicables a los pasajeros,

3. elk luchtvaartuig van een der overeenkomstsluitende partijen, dat wordt gebezigd voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, alsmede de motorbrandstof, smeerolie, reserve-onderdelen, normale uitrusting, materiaal in het algemeen en voorraden, welke aan boord van de bedoelde luchtvaartuigen blijven, op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij vrijstelling van douanerechten, inspectiekosten of andere fiscale rechten en gelijksoortige kosten genieten, zelfs wanneer die voorraden door deze luchtvaartuigen worden gebruikt of verbruikt gedurende boven bedoeld grondgebied uitgevoerde vluchten;

4. de in lid 3 van dit artikel genoemde goederen, welke de bovengenoemde vrijstelling genieten, niet kunnen worden gelost zonder toestemming van de douane autoriteiten van de andere overeenkomstsluitende partij.

Indien deze goederen weer moeten worden uitgevoerd, zullen zij tot hun weder-uitvoer onderworpen zijn aan het toezicht der douane van de andere overeenkomstsluitende partij, echter zonder dat eerstgenoemde partij het beschikkingsrecht erover verliest.

Artikel IV

De bewijzen van luchtvaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen, uitgereikt of geldig verklaard door een der overeenkomstsluitende partijen zullen, gedurende de periode, dat ze van kracht zijn, door de andere overeenkomstsluitende partij als geldig worden erkend voor wat betreft de exploitatie van de overeengekomen diensten. Niettemin behoudt elke overeenkomstsluitende partij zich het recht voor om, voor wat betreft het vliegen over haar eigen grondgebied, de door de andere overeenkomstsluitende partij of een derde mogendheid aan haar eigen onderdanen verleende bewijzen van geschiktheid en vergunningen niet als geldig te erkennen.

Artikel V

1. De wetten en voorschriften van elke overeenkomstsluitende partij met betrekking tot het binnenkomen in, het verblijf binnen en het vertrek uit haar grondgebied door de luchtvaartuigen, in gebruik bij de internationale luchtvaart, alsmede die met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze vliegtuigen gedurende de tijd, dat zij zich binnen de grenzen van haar gebied bevinden, zijn van toepassing op de door de andere overeenkomstsluitende partij aangewezen maatschappij(en).

2. De wetten en voorschriften van elk der overeenkomstsluitende partijen, welke van kracht zijn ten aanzien van het binnenkomen in, het verblijf binnen en het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningen of goederen, vervoerd aan boord van de luchtvaartuigen — zoals die met betrekking tot de

tripulación y mercaderías que se encuentren a bordo de las aeronaves afectadas a los servicios acordados.

Artículo sexto

1. Las autoridades de los aeropuertos, así como las autoridades aduaneras, de inmigración, de policía y sanidad de las dos Partes Contratantes, aplicarán bajo la forma más simple y rápida las disposiciones previstas en los artículos III y V (tercero y quinto) precedentes, a fin de evitar todo retraso en el movimiento de las aeronaves afectadas a la explotación de los servicios acordados. Las mismas autoridades tendrán en cuenta esta consideración en la elaboración de los reglamentos y en la ejecución de los procedimientos.

2. Las autoridades consulares, de inmigración y de policía de cada Parte Contratante acordarán, en la forma más simple y rápida, visados de entrada válidos por un año y por un número ilimitado de viajes, a los miembros del personal navegante de la o las empresas designadas por la otra Parte Contratante, que presten servicios, en las aeronaves afectadas a las líneas convenidas, y que estén en posesión de los brevets y licencias previstas en el artículo IV (cuarto).

Artículo séptimo

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de denegar o revocar a una empresa de la otra Parte la autorización contenida en el párrafo I, b) del artículo segundo del presente Acuerdo cuando, existiendo causas fundadas, no esté convencida de que la propiedad substancial y el contralor efectivo de la misma pertenecen a sus nacionales. El mismo derecho podrá ejercitarse en los casos de incumplimiento, por parte de la empresa designada, de las leyes del Estado sobre el que opera, o cuando ésta no satisface las condiciones bajo las cuales han sido acordados los derechos que emanan de este Acuerdo y su Anexo.

Artículo octavo

Cada una de las Partes Contratantes tiene la facultad de substituir con otras empresas nacionales a las respectivas empresas designadas para explotar los servicios acordados, dando previo aviso a la otra Parte Contratante. La nueva empresa designada tendrá todos los derechos y obligaciones de la substituída.

politie, toelating, immigratie, in- en uitklaring, paspoorten, douane en hygiëne — zijn van toepassing op de passagiers, bemanningen en goederen, welke zich aan boord bevinden van de luchtvaartuigen, welke worden gebezigd voor de overeengekomen diensten.

Artikel VI

1. De autoriteiten op de luchtvaarterreinen alsmede de douane-, immigratie-, politie- en gezondheids-autoriteiten van de twee overeenkomstsluitende partijen zullen op de meest eenvoudige en snelle wijze de bepalingen voorzien in de voorgaande artikelen 3 en 5 (drie en vijf) toepassen, teneinde elke vertraging in de beweging van de luchtvaartuigen, welke de exploitatie bewerkstelligen van de aangenomen diensten te vermijden. Dezelfde autoriteiten zullen rekening houden met deze overweging bij de uitwerking van de reglementen en bij de ten uitvoer legging van de procedures.

2. De consulaire autoriteiten, alsmede de immigratie- en de politie-autoriteiten van elk der overeenkomstsluitende partijen zullen op de meest eenvoudige en snelle wijze overeenstemming bereiken omtrent de binnenkomst-visa, geldig voor een jaar en voor een onbepaald aantal reizen voor de leden van het luchtvaarend personeel van door de andere overeenkomstsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en), welke diensten verrichten in de betreffende vliegtuigen op de overeengekomen routes en die in het bezit zijn van de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen als bedoeld in artikel 4 (vier).

Artikel VII

Elke overeenkomstsluitende partij behoudt zich het recht voor om de aan een maatschappij van de andere partij verleende vergunning, vervat in lid 2 van artikel 2 van deze overeenkomst, te weigeren of in te trekken, indien zij er, om gegronde redenen, niet van overtuigd is, dat het overwegende eigendomsrecht en het daadwerkelijke toezicht van die maatschappij bij onderdanen van deze laatste partij berusten. Hetzelfde recht kan worden toegepast, indien de aangewezen maatschappij in gebreke mocht blijven de wetten van de staat, waarboven zij haar vluchten verricht, na te leven of te voldoen aan de voorwaarden, waaronder de uit deze overeenkomst en haar bijlage voortvloeiende rechten zijn verleend.

Artikel VIII

Elk der overeenkomstsluitende partijen is bevoegd om de respectievelijke voor de exploitatie van de overeengekomen diensten aangewezen maatschappijen te vervangen door andere nationale maatschappijen, mits zij de andere overeenkomstsluitende partij van te voren daarvan in kennis stelt. De nieuwe aangewezen maatschappij zal dezelfde rechten en verplichtingen hebben als die, waarvoor zij in de plaats treedt.

Artículo noveno

Las empresas de transporte aéreo designadas por cada Parte Contratante deberán acreditar ante las autoridades competentes de la otra Parte Contratante una representación legal munida de poderes suficientes para responder a las obligaciones que contraigan con motivo u ocasión de sus actividades.

Artículo décimo

Si una de las Partes Contratantes considera oportuno modificar una cláusula cualquiera del presente Acuerdo o de su Anexo, podrá pedir una consulta entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. Esa consulta deberá comenzar dentro de un periodo de sesenta (60) días a contar desde la fecha del requerimiento. Toda modificación al Acuerdo o al Anexo convenida entre dichas Autoridades, entrará en vigor cuando haya sido confirmada por un cambio de notas por la vía diplomática.

Artículo undécimo

Cuando una de las Partes Contratantes intente denunciar el presente Acuerdo debe requerir a la otra Parte Contratante una consulta. Transcurridos sesenta días desde la fecha de notificación de este requerimiento sin que se hubiera alcanzado un acuerdo, la Parte Contratante podrá notificar su denuncia. Esa denuncia deberá comunicarse simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Recibida la comunicación, el presente Acuerdo dejará de tener vigor en la fecha indicada en la misma, pero en ningún caso, antes de que hayan transcurrido diez meses de la fecha en la cual la otra Parte recibe la notificación.

Cuando la otra Parte contratante no acuse recibo, la notificación se considerará como recibida catorce días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Artículo duodécimo

Cualquier controversia entre las Partes Contratantes acerca de la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y/o su Anexo, que no pueda ser resuelta por medio de consultas, sea directamente entre las empresas interesadas, sea entre las Autoridades Aeronáuticas competentes, sea en fin entre los respectivos gobiernos, será sometida al arbitraje de conformidad con las normas comunes del derecho internacional.

Artikel IX

De luchtvaartmaatschappijen aangewezen door ieder der overeenkomstsluitende partijen zullen voor de bevoegde autoriteiten van de andere overeenkomstsluitende partij moeten aanwijzen een wettelijk vertegenwoordiger voorzien van voldoende volmacht om te kunnen beantwoorden aan de verplichtingen aangaan naar aanleiding en ter gelegenheid van haar werkzaamheden.

Artikel X

Indien één der overeenkomstsluitende partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze overeenkomst of van haar bijlage te wijzigen, zal zij kunnen verzoeken om een bespreking daarover tussen de luchtvaartautoriteiten van beide overeenkomstsluitende partijen te houden. Deze bespreking zal moeten aanvangen binnen een tijdsbestek van zestig (60) dagen, gerekend van de datum van het verzoek. Elke wijziging in de overeenkomst of in de bijlage, waaromtrent overeenstemming wordt bereikt door genoemde autoriteiten, zal van kracht worden, wanneer zij is bevestigd door een uitwisseling van diplomatieke nota's.

Artikel XI

Indien één der beide overeenkomstsluitende partijen deze overeenkomst wenst op te zeggen, dient zij de andere overeenkomstsluitende partij om een bespreking te verzoeken. Indien zestig dagen zijn verstreken sinds de indiening van dit verzoek, zonder dat men tot overeenstemming is gekomen, zal de betreffende overeenkomstsluitende partij haar opzegging kunnen mededelen. Deze opzegging zal tegelijkertijd moeten worden medegedeeld aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (I.C.A.O.).

Wanneer deze mededeling is ontvangen, zal de overeenkomst op de daarin aangegeven datum ophouden te bestaan, mits er op dat tijdstip tenminste 10 maanden zijn verstreken sinds de datum, waarop de andere partij de officiële mededeling heeft ontvangen.

Indien de andere overeenkomstsluitende partij de ontvangst niet bevestigt, zal de officiële mededeling geacht worden te zijn ontvangen veertien dagen nadat de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (I.C.A.O.) haar heeft ontvangen.

Artikel XII

Geschillen tussen de overeenkomstsluitende partijen met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze overeenkomst en/of haar bijlage, welke niet kunnen worden opgelost door middel van onderlinge bespreking, hetzij tussen de belanghebbende maatschappijen rechtstreeks, hetzij tussen de bevoegde luchtvaartautoriteiten, dan wel tussen de respectievelijke regeringen, zullen aan een scheidsrechterlijke beslissing worden onderworpen, overeenkomstig de gebruikelijke voorschriften van het internationale recht.

Las Partes Contratantes se obligan a acatar las medidas provisionarias que puedan ser dictadas en el curso de la instancia y la decisión arbitral que, en todo caso, será considerada definitiva.

Artículo décimotercero

El presente Acuerdo y su Anexo, así como los contratos y documentos que los complementen o modifiquen, serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Artículo décimocuarto

En el caso que las dos Partes Contratantes hubieren ratificado una convención multilateral de aviación, o hubieren adherido a ella, el presente Acuerdo y su Anexo deberán ser corregidos de modo de ser adaptados a las disposiciones de dicha convención desde que ésta haya entrado en vigor entre ambas Partes.

Artículo décimoquinto

Siempre que no se lesionen los derechos otorgados por este Acuerdo y su Anexo a la otra Parte Contratante :

1. Los derechos de explotación que hubieran podido ser concedidos con anterioridad, o se concedieren por cualquiera de las Partes Contratantes a un tercer Estado o a una empresa suya de navegación aérea, quedarán o entrarán en vigor de conformidad con los términos según los cuales hubiesen sido acordados.

2. Cada Parte Contratante queda en libertad para concluir convenios con sus Estados limítrofes, que otorguen ventajas mayores a sus aeronaves, que las otorgadas por este Acuerdo y su Anexo.

Artículo décimosexto

Las infracciones a las disposiciones comprendidas en los reglamentos internos de los servicios de aeronavegación que no constituyan delito y fueren cometidas en el territorio de una de las Partes Contratantes por el personal de empresas designadas por la otra Parte, serán comunicadas a las Autoridades Aeronáuticas competentes de esta última, por la Parte en cuyo territorio se cometió la infracción. Si la infracción fuera de carácter grave, dichas Autoridades tendrán derecho a solicitar se le apliquen medidas disciplinarias proporcionadas a la infracción cometida. En caso de reincidencia calificada, se podrá reclamar la revocación de los derechos acordados a la empresa concesionaria.

De overeenkomstsluitende partijen verplichten zich, zich te houden aan de voorlopige maatregelen, welke eventueel in de loop van het rechtsgeding worden opgelegd en aan de scheidsrechterlijke uitspraak, welke in alle gevallen als beslissend zal worden beschouwd.

Artikel XIII

De onderhavige overeenkomst en haar bijlage, alsmede de contracten en documenten, strekkende tot haar aanvulling of wijziging, zullen worden ingeschreven bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (I.C.A.O.).

Artikel XIV

In geval beide overeenkomstsluitende partijen een multilateraal luchtvaartverdrag hebben bekrachtigd of zich daarbij hebben aangesloten, zullen deze overeenkomst en haar bijlage zodanig worden herzien, dat zij worden aangepast aan de bepalingen van genoemd verdrag van het tijdstip af, waarop dit tussen beide partijen van kracht is geworden.

Artikel XV

Onder voorbehoud, dat de rechten, toegekend door deze overeenkomst of haar bijlage, niet worden aangetast, wordt het volgende bepaald :

I. De exploitatierechten, welke vroeger zijn verleend of welke verleend zullen worden door elk van de overeenkomstsluitende partijen, aan een derde staat of aan één zijner luchtvaartmaatschappijen blijven of zijn van kracht overeenkomstig de voorwaarden onder welke zij zijn overeengekomen.

2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen behoudt de vrijheid om overeenkomsten te sluiten met zijn aangrenzende landen, welke grotere voordelen verlenen aan zijn luchtvaartuigen dan verleend door deze overeenkomst of haar bijlage.

Artikel XVI

De overtredingen van de bepalingen vervat in de interne reglementen van de luchtvaartdiensten, welke geen misdrijf vormen en welke zijn begaan in het gebied van een van de overeenkomstsluitende partijen door het personeel van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere overeenkomstsluitende partij, zullen worden medegedeeld aan de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de laatste door de partij in welker gebied deze overtreding is begaan. Indien de overtreding een ernstig karakter draagt, zullen bedoelde autoriteiten het recht hebben te verzoeken dat geëigende disciplinaire middelen worden toegepast wegens de begane overtreding. Indien de overtreding zich herhaalt, kan herroeping van de rechten, verleend aan de luchtvaartmaatschappij aan welke deze rechten zijn toegekend, worden geëist.

Artículo décimoséptimo

Para la aplicación del presente Acuerdo y su Anexo :

a) La expresión « Autoridades Aeronáuticas » significa, con respecto a los Países Bajos, el Director General de la Aviación Civil, y en lo que concierne a la República Argentina, las Secretarías de Aeronáutica y de Transportes, o en ambos casos toda persona u organismo que esté habilitado para desempeñar las funciones actualmente ejercidas por ellos.

b) La palabra « territorio » se entenderá tal como ha sido definida en el artículo 2 de la Convención relativa a la Aviación Civil Internacional concluída en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

c) La expresión « empresa designada » significará toda empresa de transporte aéreo que una de las Partes Contratantes haya elegido para explotar los servicios acordados y cuya designación haya sido notificada a las Autoridades Aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante conforme a las disposiciones del artículo segundo del presente Acuerdo.

d) Las definiciones de los párrafos a), b) y d) del artículo 96 de la Convención relativa a la Aviación Civil Internacional mencionada precedentemente, se aplican en el presente Acuerdo.

e) La expresión « capacidad » significa la carga comercial expresada en número de asientos para pasajeros y en medidas de peso para el correo y mercaderías, ofrecida sobre un servicio acordado durante un periodo determinado, por todas las aeronaves utilizadas en la explotación de dicho servicio.

f) La expresión « ruta aérea » significa el itinerario preestablecido que debo seguir una aeronave afectada a un servicio regular para el transporte público de pasajeros, mercaderías y/o correo.

g) La expresión « ruptura de carga » significa que más allá de una determinada escala de la ruta, el tráfico es servido por la misma empresa aérea con una aeronave diferente de aquella que ha sido utilizada sobre la misma ruta, antes de dicha escala.

h) Se considerará « tráfico argentino-holandés » el que proviene originariamente del territorio de Holanda y sea cargado con destino final a territorio argentino, así como el que proviene originariamente del territorio argentino y sea cargado, con destino final a territorio holandés, sea que fuere transportado por empresas nacionales de uno u otro país, o por otras empresas extranjeras.

Artikel XVII

Voor de toepassing van deze overeenkomst en haar bijlage moge het volgen de dienen :

a) De uitdrukking „Luchtvaartautoriteiten” betekent, voor wat betreft de Argentijnse Republiek, de Secretariaten van Luchtvaart en Vervoer, en voor wat Nederland betreft, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, of in beide gevallen elke persoon of elk orgaan, bevoegd om de thans door de luchtvaartautoriteiten uitgeoefende functie te vervullen.

b) Het woord „grondgebied” moet worden verstaan zoals het is omschreven in artikel 2 van het verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, gesloten te Chicago op 7 December 1944.

c) Met de uitdrukking „aangewezen maatschappij” zal worden bedoeld elke luchtvervoersmaatschappij, die door één der overeenkomstsluitende partijen is gekozen om de overeengekomen diensten te exploiteren en wier aanwijzing als zodanig officieel bekend is gemaakt aan de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de andere overeenkomstsluitende partij, overeenkomstig het bepaalde in artikel 2 van deze overeenkomst.

d) De bepalingen van de leden a), b) en d) van artikel 96 van het hierbovengenoemd verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart zijn op deze overeenkomst van toepassing.

e) Met „vervoersgelegenheid” wordt bedoeld de commerciële lading — uitgedrukt in het aantal zitplaatsen voor wat aangaat passagiers en in gewichtsinhoud voor wat aangaat post en vracht — welke gedurende een bepaalde periode op één der overeengekomen diensten wordt geboden door alle voor de exploitatie van die dienst in gebruik zijnde luchtvaartuigen.

f) Met „luchtroute” wordt bedoeld de van te voren vastgestelde weg, welke een luchtvaartuig, dat voor een geregelde dienst voor het openbare vervoer van passagiers, vracht en/of post wordt gebezigd, heeft te volgen.

g) De uitdrukking „wijziging van vervoersaanbod” betekent, dat van een bepaalde landingsplaats langs de route af het vervoer wel is waar zal geschieden door dezelfde luchtvaartmaatschappij, doch met een ander luchtvaartuig dan dat, hetwelk vóór die landingsplaats op dezelfde route werd gebruikt.

h) Als „Argentijns-Nederlands verkeer” zal worden beschouwd het verkeer, dat zijn oorsprong vindt in het grondgebied van Nederland en zijn uiteindelijke bestemming heeft in het grondgebied van Argentinië, alsmede het verkeer, dat zijn oorsprong vindt in het grondgebied van Argentinië en zijn uiteindelijke bestemming heeft in het grondgebied van Nederland en dat zal worden vervoerd door de nationale luchtvaartmaatschappij van het een of van het andere land of door andere buitenlandse maatschappijen.

Artículo décimooctavo

Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes resolverán de común acuerdo y sobre la base de la reciprocidad toda cuestión referente a la ejecución de este Acuerdo y su Anexo, y se consultarán de tiempo en tiempo a fin de asegurarse que sus principios y finalidades se aplican y ejecutan satisfactoriamente.

Artículo décimonoveno

Las Partes Contratantes se comprometen a interponer sus buenos oficios ante los gobiernos de los países situados a lo largo de las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo, con vistas a asegurar su total y efectivo cumplimiento.

Artículo vigésimo

Las disposiciones del presente Acuerdo serán aplicadas a título provisorio desde la fecha de su firma. Entrarán definitivamente en vigor tan pronto como ambas Partes Contratantes se hayan mutuamente notificado el cumplimiento de las formalidades constitucionales que les son propias.

HECHO en Buenos Aires, a los veintinueve días del mes de octubre de mil novecientos cuarenta y ocho, en doble ejemplar, en los idiomas castellano, holandés y francés, igualmente válidos.

F. C. A. VAN PALLANDT
L. H. SLOTEMAKER

H. SOSA MOLINA
C. R. CASTRO
J. F. OJEDA

ANEXO

I

El Gobierno de la República Argentina acuerda al Gobierno de los Países Bajos el derecho de asegurar por una o varias empresas designadas por éste, los servicios aéreos sobre las rutas mencionadas en el Plan A de este Anexo, sin hacer cabotaje en territorio argentino.

II

El Gobierno de los Países Bajos acuerda al Gobierno de la República Argentina el derecho de asegurar por una o varias empresas designadas por éste, los servicios aéreos sobre las rutas mencionadas en el Plan B de este Anexo, sin hacer cabotaje en territorio holandés.

Artikel XVIII

De luchtvaartautoriteiten van beide overeenkomstsluitende partijen zullen onder gemeenschappelijk overleg op basis van wederkerigheid elk vraagstuk betreffende toepassing van deze overeenkomst en haar bijlage oplossen en zullen van tijd tot tijd elkander raadplegen, teneinde te verzekeren, dat het beginsel en de doelstellingen op bevredigende wijze worden toegepast en uitgevoerd.

Artikel XIX

De overeenkomstsluitende partijen zeggen toe haar goede diensten aan te bieden bij de Regeringen van de landen, welke gelegen zijn langs de routes aangegeven in de bijlage van de onderhavige overeenkomst, teneinde de doeltreffende en volledige uitvoering te verzekeren.

Artikel XX

De bepalingen van de onderhavige overeenkomst zullen van het tijdstip van haar ondertekening af voorlopig worden toegepast. Zij zullen eerst definitief van kracht worden, zodra beide overeenkomstsluitende partijen elkander officieel in kennis hebben gesteld van de vervulling der grondwettelijke formaliteiten, die daarop van toepassing zijn.

GEDAAN te Buenos Aires, op de negenentwintigste dag van de maand October negentienhonderd acht en veertig, in tweevoud in de Spaanse, Nederlandse en Franse taal, die gelijkelijk authentiek zijn.

F. C. A. VAN PALLANDT
L. H. SLOTEMAKER

H. SOSA MOLINA
C. R. CASTRO
J. F. OJEDA

BIJLAGE

I

De Regering van de Republiek Argentinië verleent aan de Nederlandse Regering het recht aan een of meer van door haar aan te wijzen luchtvaartmaatschappijen luchtdiensten te bewerkstelligen langs de aangegeven route's in tabel A van deze bijlage zonder cabotage vervoer boven Argentijns grondgebied te verrichten.

II

De Nederlandse Regering verleent aan de Regering van de Republiek Argentinië het recht aan een of meer van door haar aan te wijzen luchtvaartmaatschappijen luchtdiensten te bewerkstelligen langs de aangewezen routes in tabel B van deze bijlage zonder cabotage vervoer boven Nederlands grondgebied te verrichten.

III

La empresa o las empresas de transporte aéreo designadas por cada una de las Partes Contratantes de conformidad con las disposiciones del Acuerdo y del presente Anexo, gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante y en cada itinerario descrito en los planes de este Anexo, del derecho de atravesar el territorio sin aterrizar y de aterrizar con fines no comerciales en los aeropuertos abiertos al tráfico internacional.

IV

a) La o las empresas de transporte aéreo designadas por cada Parte Contratante gozarán, además, en las condiciones establecidas en la presente Sección, del derecho de desembarcar y embarcar pasajeros, correo y mercaderías en tráfico internacional, en los puntos mencionados en los planes de este Anexo.

b) La o las empresas designadas por las dos Partes Contratantes deben gozar de un tratamiento justo y equitativo a fin de beneficiarse con posibilidades iguales para la explotación de los servicios acordados entre los respectivos territorios.

Cuando una línea o líneas de una Parte Contratante se encuentre temporalmente impedida de aprovechar de inmediato las posibilidades que se le reconocen en este inciso, se considerará la situación por ambas Partes Contratantes, con el fin de facilitar el desarrollo necesario. Si la línea aérea de aquella Parte Contratante deseara aumentar su propia contribución al servicio aludido, hasta aprovechar de esa oportunidad igual, la línea aérea de la otra Parte Contratante deberá retirar, a los cuatro meses de notificada, aquellos servicios que hubiere incrementado en virtud de la circunstancia mencionada.

c) La o las empresas designadas por las dos Partes Contratantes deberán tomar en consideración en sus recorridos comunes sus mutuos intereses a fin de no afectar indebidamente sus servicios respectivos.

d) En cada una de las rutas enumeradas en los Planes A y B de este Anexo, los servicios acordados en el presente Acuerdo tendrán como objetivo primordial la puesta en servicio, a un coeficiente de utilización considerado razonable, de una capacidad ajustada a las necesidades normales y razonablemente previsibles del tráfico aéreo internacional proveniente o con destino a la Parte Contratante que ha designado la empresa explotadora de dichos servicios.

Dentro del límite de la capacidad puesta en servicio de acuerdo con el párrafo precedente de este inciso d) y a título complementario de aquélla, la o las empresas designadas por una de las Partes Contratantes podrán satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de terceros Estados situados sobre las rutas convenidas y el territorio de la otra Parte Contratante.

e) Una capacidad adicional podrá accesoriamente ser provista en más de la referida en el párrafo d), cada vez que lo justificaren las necesidades del tráfico de los países servidos por la ruta. Cuando la aplicación de esta posibilidad pudiera afectar los intereses

III

Aan de luchtvervoersmaatschappij(en), door elk der overeenkomstsluitende partijen aangewezen ingevolge de bepalingen der overeenkomst en de onderhavige bijlage, zal op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij en op elke route, beschreven in de tabellen van deze bijlage, het recht worden toegekend om over te vliegen zonder te landen en het recht om te landen, mits voor niet-commerciële doeleinden, op vliegvelden, opengesteld voor internationaal verkeer.

IV

a) De luchtvervoersmaatschappij(en), door elk der overeenkomstsluitende partijen aangewezen, zullen bovendien, onder de in deze bijlage vastgestelde voorwaarden, het recht genieten om op de in de tabellen dezer bijlage genoemde punten passagiers, post en vracht op te nemen en af te zetten, voor zover het internationaal verkeer betreft.

b) De luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door de beide overeenkomstsluitende partijen moeten een rechtvaardige en billijke behandeling genieten, teneinde met gelijke mogelijkheden voordeel te kunnen trekken van de uitvoering van de overeengekomen diensten tussen de respectievelijke grondgebieden.

Wanneer (een) luchtvaartmaatschappij(en) van de overeenkomstsluitende partij tijdelijk verhinderd is (zijn) onmiddellijk van de mogelijkheden, welke haar zijn toegekend bij deze paragraaf, te genieten, zal zulks door beide overeenkomstsluitende partijen worden beschouwd, teneinde de noodzakelijke ontwikkeling te kunnen vergemakkelijken. Indien de luchtvaartmaatschappij van die overeenkomstsluitende partij haar eigen bijdrage aan bedoelde diensten wenst te verhogen, teneinde van deze gelijke gelegenheid gebruik te maken, zal de luchtvaartmaatschappij van de andere overeenkomstsluitende partij zich moeten terugtrekken met een aanzegging van vier maanden van die diensten, welke vermeerderd zijn geworden wegens de bovenaangegeven omstandigheid.

c) De luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door elk der overeenkomstsluitende partijen moet(en) op de gemeenschappelijke routes hun wederzijdse belangen in overweging nemen, teneinde hun respectievelijke diensten niet onredelijk te beïnvloeden.

d) In elk der routes aangegeven in de tabellen A en B van deze bijlage zullen de diensten overeengekomen in de onderhavige overeenkomst als eerste doelstelling moeten hebben de indienststelling met een als redelijk te beschouwen bezettingsgraad van een capaciteit aangepast aan de normale en redelijk te voorziene behoeften van het internationale luchtverkeer van of bestemd voor de overeenkomstsluitende partij, welke de maatschappij heeft aangewezen om bedoelde diensten te exploiteren.

Binnen de grens van de capaciteit, ingezet in overeenstemming met bovenstaande paragraaf d) en bij wijze van complement zal (zullen) de luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door een van de overeenkomstsluitende partijen aan de verkeersbehoeften tussen de gebieden van derde staten, welke gelegen zijn aan de overeengekomen routes en het gebied van de andere overeenkomstsluitende partij kunnen voldoen.

e) Een additionele capaciteit boven die bedoeld in paragraaf d) zal kunnen worden bijgevoegd voor zover de verkeersbehoeften van de landen die door de route worden bediend zulks rechtvaardigen.

de una de las Partes Contratantes, el examen de estas posibilidades será materia de una consulta previa entre ambas Partes Contratantes.

f) A los fines de la aplicación de los párrafos *d)* y *e)* precedentes, el desarrollo de los servicios locales y regionales constituye un derecho fundamental y primordial de los países interesados en la ruta.

g) Las Partes Contratantes se comprometen a consultarse periódicamente con el fin de examinar las condiciones de aplicación de la presente Sección por parte de las empresas designadas argentinas y holandesas, y de asegurarse que los intereses de sus servicios locales y regionales así como sus servicios de largo recorrido no sufren perjuicios. Las Partes Contratantes tendrán en cuenta en el curso de estas consultas las estadísticas del tráfico efectuado, que ellas se comprometen a intercambiarse con regularidad.

En el caso en que un país intermedio objetara que su tráfico local o regional sufre un perjuicio, ambas Partes Contratantes se consultarán inmediatamente para aplicar de manera concreta y práctica las disposiciones precedentes a cada caso particular.

V

a) Las tarifas serán fijadas a niveles razonables, teniendo particularmente en cuenta la economía de la explotación, una ganancia normal, las tarifas propuestas por otras empresas aéreas que operen en todo o en parte de la misma ruta y las características de cada servicio tales como las condiciones de velocidad y confort.

b) Las tarifas que se cobren por tráfico embarcado o desembarcado en las escalas de una ruta, no pueden ser inferiores a las tarifas que por el mismo tráfico sean aplicadas por los servicios regionales o locales de la Parte Contratante en el correspondiente sector de la ruta.

c) La fijación de las tarifas a aplicar en los servicios acordados entre los puntos del territorio argentino y los puntos del territorio holandés mencionados en los planes de este Anexo, será hecha en la medida de lo posible por acuerdo entre las empresas designadas argentinas y holandesas.

Estas empresas procederán :

1º. — sea aplicando las resoluciones que hubieran podido ser adoptadas por los procedimientos de fijación de tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.).

2º. — sea por entendimiento directo después de consultar, si correspondiera, a las empresas de transporte aéreo de terceros países que exploten todo o parte de las mismas rutas.

d) Las tarifas así fijadas deberán ser sometidas a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante a lo menos treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor, pudiendo ser reducido este plazo en casos especiales, bajo reserva del acuerdo de estas autoridades.

Wanneer de toepassing van deze mogelijkheid de belangen van een van de overeenkomstsluitende partijen zou kunnen beïnvloeden, zal het onderzoek van die mogelijkheden het onderwerp uitmaken van een voorafgaand overleg tussen beide overeenkomstsluitende partijen.

f) Bij de toepassing van de voorgaande paragrafen *d)* en *e)* zal de ontwikkeling van de locale en regionale diensten een fundamenteel en primordiaal recht betekenen van de landen, welke belangen hebben bij de route.

g) De overeenkomstsluitende partijen verplichten zich elkander van tijd tot tijd te raadplegen, teneinde de voorwaarden van toepassing van het onderhavige artikel door de Argentijnse en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen te onderzoeken en te verzekeren, dat de belangen van haar locale en regionale diensten worden behartigd, alsmede dat haar lange-afstand lijnen niet worden geschaad. De overeenkomstsluitende partijen zullen rekening houden gedurende bedoelde ruggespraak met de statistieken van het verkeer dat is bewerkstelligd, welke statistieken zij regelmatig moeten uitwisselen.

In het geval, dat een tussenliggend land opwerpt, dat zijn locaal of regionaal verkeer wordt benadeeld, zullen beide overeenkomstsluitende partijen onmiddellijk elkander raadplegen, teneinde op een concrete en praktische wijze voorafgaande bepalingen in ieder bijzonder geval toe te passen.

V

a) De tarieven zullen op een redelijk peil worden vastgesteld, waarbij in het bijzonder rekening zal worden gehouden met de economische exploitatie en normale winsten en met de tarieven, welke door andere luchtvaartmaatschappijen, welke langs de gehele route of een gedeelte daarvan diensten exploiteren, worden vastgesteld, alsmede met omstandigheden als snelheid en comfort.

b) De tarieven, welke worden geheven voor het opnemen of afzetten van passagiers en vracht op de landingsplaatsen van een bepaalde route, mogen niet lager zijn dan de tarieven, welke voor hetzelfde vervoer worden geheven door de regionale of locale diensten van de overeenkomstsluitende partij op de corresponderende sector van die route.

c) De vaststelling van de tarieven toe te passen op de overeengekomen luchtdiensten tussen de punten van het Argentijns grondgebied en de punten van het Nederlands grondgebied als aangegeven in de tabellen van deze bijlage zullen geschieden zoveel mogelijk door middel van een overeenkomst tussen de Argentijnse en Nederlandse aangewezen maatschappijen.

Deze ondernemingen zullen als volgt te werk gaan :

1 — hetzij toepassing der resoluties, welke zullen worden aangenomen op de vaststellingsprocedures van de tarieven van de International Air Transport Association (I.A.T.A.).

2 — hetzij door directe overeenstemming, nadat men, voor zoveel nodig, de luchtvaartmaatschappijen van derde staten geraadpleegd heeft voor zover zij dezelfde routes geheel of gedeeltelijk exploiteren.

d) De aldus vastgestelde tarieven moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de andere overeenkomstsluitende partij minstens 30 dagen voor de datum van in werking treding, welke termijn kan worden verminderd in bijzondere gevallen onder voorbehoud van instemming van bedoelde autoriteiten.

e) Si las empresas de transporte aéreo designadas no llegaren a convenir la fijación de una tarifa conforme a las disposiciones del párrafo c) precedente, o si una de las Partes Contratantes hiciera conocer su disconformidad sobre la tarifa que le ha sido sometida conforme a las disposiciones del párrafo d) anterior, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se esforzarán para lograr una solución satisfactoria.

En último caso se recurrirá al arbitraje previsto en el artículo duodécimo del Acuerdo.

La Parte Contratante que hubiera hecho conocer su desacuerdo tendrá el derecho de exigir de la otra Parte Contratante el mantenimiento de las tarifas que hubieran estado en vigor con anterioridad, en espera que la sentencia arbitral haya sido dictada o que las medidas provisorias hayan sido ordenadas de conformidad a las disposiciones del artículo duodécimo del Acuerdo.

VI

Cuando por razones de economía en la explotación, sean utilizadas aeronaves diferentes sobre diversas secciones de las rutas acordadas y la ruptura de carga sea efectuada sobre el territorio de una de las Partes Contratantes en un punto mencionado en los planes de este Anexo, el segundo aparato deberá asegurar la prestación de un servicio en correspondencia al explotado por el primer aparato y deberá normalmente esperar la llegada de este primer aparato antes de iniciar su partida.

Cuando una cierta capacidad esté disponible en la aeronave utilizada entre el punto de ruptura de carga y los otros más allá de ese punto, esta capacidad podrá ser afectada a la ida y a la vuelta al tráfico internacional que proviene o va destinado al territorio sobre el cual la ruptura ha sido efectuada, pero siempre respetando las disposiciones del Acuerdo y del presente Anexo y principalmente las de los párrafos d), e) f) y g) de la Sección IV de este Anexo.

Ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en los territorios de una u otra de las Partes Contratantes, cuando ello modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en el Acuerdo y presente Anexo.

VII

Toda modificación a las rutas aéreas mencionadas en los planes de este Anexo que cambie las escalas en territorios que no sean los de las Partes Contratantes, no será considerada como una modificación del presente Anexo. En consecuencia, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán proceder unilateralmente a una tal modificación, pero quedando siempre obligadas a notificarla sin demora a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Si estas últimas estiman, con relación a los principios enunciados en la Sección IV del presente Anexo, que los intereses de sus empresas de transporte aéreo nacionales que han asegurado un tráfico entre su propio territorio y la nueva escala en un tercer

e) Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen er niet in slagen overeenkomstig de bepaling der voorafgaande paragraaf c) een tarief vast te stellen, of indien een van de overeenkomstsluitende partijen zou hebben doen blijken van haar afkeuring van het tarief, dat is voorgelegd overeenkomstig de bepalingen van de bovenstaande paragraaf d), zullen de luchtvaartautoriteiten van beide overeenkomstsluitende partijen trachten een bevredigende oplossing te bereiken.

In het uiterste geval zal een beroep gedaan worden op de arbitrage voorzien in artikel 12 van de overeenkomst.

De overeenkomstsluitende partij, die van haar niet-instemming zal hebben doen blijken, zal het recht hebben van de andere overeenkomstsluitende partij te eisen, dat de tarieven, welke reeds van kracht waren, zullen worden gehandhaafd in afwachting van het plaatshebben der scheidsrechterlijke uitspraak of van de voorlopige voorzieningen welke zullen worden getroffen in overeenstemming met de bepaling van artikel 12 van de overeenkomst.

VI

Indien om economische redenen bij de exploitatie verschillende vliegtuigen worden gebruikt op verschillende gedeelten van de overeengekomen routes en de wijziging in vervoersaanbod plaatsvindt op het grondgebied van één der overeenkomstsluitende partijen op een in de tabellen van deze bijlage aangegeven punt, zal het tweede toestel de uitvoering van een dienst in aansluiting op de door het eerste toestel uitgevoerde moeten waarborgen en zal het normalerwijze de aankomst van het eerste toestel moeten afwachten alvorens te vertrekken.

Indien een zekere vervoersgelegenheid beschikbaar is in het luchtvaartuig, dat wordt gebruikt tussen het punt der wijziging in vervoersaanbod en andere verder gelegen punten, zal deze vervoersgelegenheid heen en terug ten dienste kunnen worden gesteld van het internationale vervoer, afkomstig van of met bestemming naar het grondgebied, waarop de wijziging in vervoersaanbod heeft plaatsgevonden, doch steeds met inachtneming van de bepalingen van de overeenkomst en van de onderhavige bijlage en wel in de eerste plaats met die van punten d), e), f) en g) van artikel IV van deze bijlage.

Geen enkele wijziging in vervoersaanbod zal kunnen plaatsvinden op grondgebieden van één der beide overeenkomstsluitende partijen, indien dit verandering zou brengen in de kenmerken van de exploitatie van een dienst op de lange afstand of indien dit onvereenigbaar zou zijn met de in de overeenkomst en deze bijlage genoemde beginselen.

VII

Elke wijziging in de luchtroutes, vermeld in de tabellen dezer bijlage, waardoor verandering wordt gebracht in de landingsplaatsen op grondgebieden, welke niet behoren tot de overeenkomstsluitende partijen, zal niet als een wijziging van deze bijlage worden beschouwd. Bijgevolg zullen de luchtvaartautoriteiten van elke overeenkomstsluitende partij eenzijdig een dergelijke wijziging kunnen toepassen, doch zij blijven steeds verplicht hiervan onverwijld mededeling te doen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere overeenkomstsluitende partij.

Indien laatstgenoemden met betrekking tot de onder artikel IV van deze bijlage genoemde beginselen van oordeel zijn, dat de belangen van haar nationale luchtvervoersmaatschappijen, welke het verkeer tussen haar eigen grondgebied en de nieuwe landings-

país, son afectados por la modificación hecha por las empresas de la otra Parte Contratante, consultarán con las Autoridades Aeronáuticas de esta última a fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

VIII

A partir de la entrada en vigor del Acuerdo, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse tan rápidamente como sea posible las informaciones relativas a las autorizaciones dadas a sus propias empresas designadas para explotar los servicios acordados o fracciones de estos servicios. Estas informaciones deberán incluir especialmente copia de las autorizaciones acordadas, de sus modificaciones eventuales y demás documentos anexos.

Las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se comunicarán recíprocamente, no menos de quince (15) días antes de la efectiva puesta en explotación de sus servicios, y a los fines de su aprobación, los horarios, frecuencias y tipos de aeronaves a utilizar. Deberán igualmente comunicarse toda eventual modificación ulterior.

IX

Mientras subsista la exigencia de visado para la admisión de extranjeros en los dos países, las tripulaciones afectadas a los servicios concedidos e inscritas en las listas de a bordo de las aeronaves de los dos países, deberán estar en posesión de un pasaporte válido visado por la autoridad competente, y de un documento de identidad expedido por la empresa de transporte aéreo en la cual prestan sus servicios.

F. C. A. VAN PALLANDT
L. H. SLOTEMAKER

H. SOSA MOLINA
C. R. CASTRO
J. F. OJEDA

PLAN A

RUTAS AÉREAS HOLANDESAS

- | | |
|--|--|
| <p>1. Amsterdam
Ginebra o Zürich
Lisboa
Casablanca (facultativamente)
Dakar o Isla de Sal
Recife
Rio de Janeiro o San Pablo (alternativa y facultativamente)
Montevideo
Buenos Aires</p> | <p>2. Amsterdam
Francfort
Roma
Túnez o Casablanca
Dakar
Recife
Rio de Janeiro o San Pablo (alternativa y facultativamente)
Montevideo
Buenos Aires
Santiago de Chile</p> |
|--|--|

Ambas rutas en ambos sentidos.

plaats in een derde land verzekeren, door de wegens de maatschappijen van de andere overeenkomstsluitende partij aangebrachte wijziging worden aangetast, zullen zij de luchtvaartautoriteiten van deze laatste raadplegen, teneinde tot een bevredigende schikking te geraken.

VIII

De luchtvaartautoriteiten der overeenkomstsluitende partijen zijn gehouden elkander zo spoedig mogelijk na het in werking treden van deze overeenkomst in te lichten omtrent de vergunningen, verleend aan de door haarzelf tot het exploiteren van de overeengekomen diensten of gedeelten van deze diensten aangewezen maatschappijen. Deze inlichtingen zullen in het bijzonder bestaan uit copieën van de verleende vergunningen, eventuele wijzigingen daarvan en andere daarmede verband houdende documenten.

De luchtvaartautoriteiten van de overeenkomstsluitende partijen zullen elkander wederkerig, tenminste vijftien (15) dagen voordat haar diensten daadwerkelijk in bedrijf worden gesteld, de dienstregelingen, frequenties en de te gebruiken vliegtuigtypes ter goedkeuring voorleggen. Zij zijn eveneens gehouden elkander van elke eventuele latere wijziging in kennis te stellen.

IX

Gedurende de tijd, dat visa worden geëist voor de toelating van vreemdelingen in beide landen, zullen de bemanningen, die dienst doen op de toegestane routes, moeten zijn ingeschreven in de lijsten welke zich aan boord bevinden van de vliegtuigen van de beide landen, in het bezit zijn van een paspoort voorzien van een geldig visum uitgereikt door de bevoegde autoriteiten en van een identiteitsbewijs, afgegeven door de luchtvaartmaatschappij, waarvoor zij dienst doen.

F. C. A. VAN PALLANDT
L. H. SLOTEMAKER

H. SOSA MOLINA
C. R. CASTRO
J. F. OJEDA

TABEL A

NEDERLANDSE LUCHTROUTES

- | | |
|---|--|
| 1. Amsterdam
Genève of Zürich
Lissabon
Casablanca (facultatief)
Dakar of het eiland Sal
Recife
Rio de Janeiro of São Paulo (alternatief en facultatief)
Montevideo
Buenos Aires | 2. Amsterdam
Frankfort
Rome
Tunis of Casablanca
Dakar
Recife
Rio de Janeiro of São Paulo (alternatief en facultatief)
Montevideo
Buenos Aires
Santiago de Chile |
|---|--|

Beide routes in beide richtingen.

PLAN B

RUTAS AÉREAS ARGENTINAS

- | | |
|---|---|
| 1. Buenos Aires | 2. Buenos Aires |
| San Pablo o Rio de Janeiro (alternativa y facultativamente) | San Pablo o Rio de Janeiro (alternativa y facultativamente) |
| Recife o Natal | Recife o Natal |
| Dakar | Dakar |
| Casablanca o Villa Cisneros | Casablanca o Villa Cisneros |
| Madrid | Madrid |
| Rome | Paris |
| Ginebra o Zürich o Francfort | Amsterdam |
| Amsterdam | |

Ambas rutas en ambos sentidos.

TABEL B

ARGENTIJNSE LUCHTROUTES

- | | |
|--|--|
| 1. Buenos Aires | 2. Buenos Aires |
| São Paulo of Rio de Janeiro (alternatief en facultatief) | São Paulo of Rio de Janeiro (alternatief en facultatief) |
| Recife of Natal | Recife of Natal |
| Dakar | Dakar |
| Casablanca of Villa Cisneros | Casablanca of Villa Cisneros |
| Madrid | Madrid |
| Rome | Parijs |
| Genève of Zürich of Frankfort | Amsterdam |
| Amsterdam | |

Beide routes in beide richtingen.

N^o 1316. ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE. SIGNÉ A BUENOS-AIRES, LE 29 OCTOBRE 1948

Le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement de la République Argentine, considérant :

— que les possibilités de l'Aviation Commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues;

— que ce mode de transport grâce à ses caractéristiques propres facilite le rapprochement des nations entre elles par les liaisons rapides qu'il permet d'instaurer;

— qu'il convient d'organiser, d'une manière sûre et ordonnée, les services aériens internationaux réguliers et de poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine, sans porter préjudice aux intérêts nationaux et régionaux;

— qu'il devient nécessaire de conclure un Accord destiné à assurer les communications aériennes entre les deux pays,

ont désigné des Représentants à cet effet, lesquels, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

Article I

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés à l'Annexe ci-jointe, en vue de l'établissement des services aériens internationaux réguliers énumérés à cette Annexe, et dorénavant désignés par l'expression « services agréés ».

Article II

1 — Chacun des services agréés peut être mis en exploitation immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie Contractante à qui ces droits sont concédés sous réserve que :

a) la Partie Contractante à qui les droits sont accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter la ou les routes spécifiées;

b) la Partie Contractante qui accorde les droits ait autorisé la ou les entreprises de transport en question à ouvrir les services agréés, ce qu'elle fera sans

¹ Mis en application à titre provisoire le 29 octobre 1948, et entré en vigueur le 14 octobre 1950, par un échange de notes, conformément à l'article XX.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1316. AGREEMENT¹ RESPECTING REGULAR AIR SERVICES BETWEEN THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF ARGENTINA. SIGNED AT BUENOS AIRES, ON 29 OCTOBER 1948

The Government of the Netherlands and the Government of the Republic of Argentina, considering :

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

— that this means of transport, because of its essential characteristics, permitting rapid connexions, contributes to bringing nations together;

— that it is desirable to organize the regular international air services in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international co-operation in this field, without prejudice to national and regional interests;

— that it is necessary to conclude an Agreement for the purpose of ensuring air communications between the two countries,

have appointed for this purpose duly authorized representatives who have agreed as follows :

Article I

The Contracting Parties grant each other the rights specified in the annex hereto, in order that there may be established the regular international air services which are described therein and which are hereinafter referred to as « agreed services ».

Article II

1. Each of the agreed services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to which the rights are granted, provided that :

(a) the Contracting Party to which the rights are granted has designated one or more airlines for the specified route or routes;

(b) the Contracting Party granting the rights has authorized the airline or airlines concerned to inaugurate the agreed services, which subject to the

¹ Applied provisionally as from 29 October 1948 and came into force on 14 October 1950, by an exchange of notes, in accordance with article XX.

retard, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent Article et de l'Article VII;

c) par rapport aux routes numéro deux (2) des Plans A et B de l'Annexe, les deux Parties Contractantes se concéderont réciproquement les droits commerciaux relatifs au trafic international au delà de leurs territoires respectifs, lorsque les deux entreprises de navigation aérienne par elles désignées se trouvent en mesure d'exercer le trafic qui leur correspond. Cependant, si seulement l'entreprise désignée par une des Parties Contractantes est en mesure d'assurer un service sur les routes numéro deux (2) desdits Plans, elle est autorisée à le faire à condition de ne pas réaliser de trafic international entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les points situés au delà prévus dans lesdits Plans.

2 — Les entreprises désignées pourront être appelées à fournir aux Autorités aéronautiques de la Partie Contractante qui concède les droits, la preuve qu'elles se trouvent en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces Autorités au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien.

Article III

Afin d'éviter toute mesure discriminatoire et de respecter le principe de l'égalité du traitement :

1. Les taxes et autres droits fiscaux que chacune des Parties Contractantes imposera ou permettra d'imposer pour l'utilisation des aéroports et autres facilités à la ou aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante, ne seront pas plus élevés que ceux qui seraient payés pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses entreprises nationales effectuant des services internationaux similaires.

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange, l'équipement normal et le matériel en général exclusivement destinés à l'usage des aéronefs utilisés par les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes et introduits sur le territoire de l'autre Partie Contractante par une telle entreprise ou pour son compte ou pris sur ce territoire à bord des aéronefs de ladite entreprise pour y être utilisés, bénéficieront de la part de cette dernière Partie Contractante en ce qui concerne l'imposition des droits de douane, frais d'inspection ou autres charges fiscales et nationales, d'un traitement aussi favorable que celui qu'elle applique à ses aéronefs nationaux ou à ceux de la nation la plus favorisée exploitant des services similaires.

3. Tout aéronef de l'une des Parties Contractantes affecté à l'exploitation des services agréés, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal, le matériel en général et les provisions de bord demeurant à bord desdits aéronefs, bénéficieront sur le territoire de

dispositions of paragraph 2 of this article and of article VII, it shall do without delay;

(c) in connexion with the routes No. Two (2) in schedules A and B of the annex, the two Contracting Parties shall reciprocally grant to each other the commercial rights relating to international traffic beyond their respective territories if both the airlines designated by them are in a position to carry the traffic corresponding to each. However, if only the airline designated by one of the Contracting Parties is in a position to serve routes No. Two (2) of the said schedules, it shall be authorized to do so on condition that it does not carry international traffic between the territory of the other Contracting Party and the points beyond which are mentioned in the said schedules.

2. The designated airlines may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operations of commercial airlines.

Article III

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

1. The charges and other fiscal duties which either of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national airlines engaged in similar international services.

2. Fuel, lubricating oils and spare parts, normal equipment and, in general, material intended solely for use by the aircraft of the designated airlines of one of the Contracting Parties and introduced into the territory of the other Contracting Party by or on behalf of such an airline or taken on board aircraft belonging to the airline for use there, shall enjoy, with respect to Customs duties, inspection fees and other duties or charges imposed by the first Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to national aircraft or to aircraft of the most favoured nation operating similar services.

3. Aircraft of one Contracting Party operated on the agreed services, and fuel, lubricating oils, spare parts, normal equipment, supplies in general and aircraft stores retained on board such aircraft, shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from Customs duties, inspection fees and similar

l'autre Partie Contractante de l'exemption des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits fiscaux et taxes similaires même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

4. Les approvisionnements énumérés au paragraphe 3 du présent Article et bénéficiant de l'exemption ci-dessus définie ne pourront être déchargés qu'avec l'approbation des Autorités douanières de l'autre Partie Contractante. Ces approvisionnements, s'ils doivent être réexportés, seront jusqu'à leur réexportation soumis au contrôle douanier de l'autre Partie Contractante tout en restant à la disposition des entreprises.

Article IV

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront, durant la période où ils sont en vigueur, reconnus valables par l'autre Partie Contractante aux fins d'exploitation des services agréés. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante ou par un État tiers.

Article V

1. Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs au séjour dans son territoire ainsi qu'à l'entrée et à la sortie des aéronefs employés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation, à la manœuvre et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés à bord des aéronefs, tels que ceux qui s'appliquent aux formalités de police, à l'entrée, à l'immigration, aux passeports, aux formalités de congé, aux douanes et à la quarantaine, seront applicables aux passagers, aux équipages et aux marchandises pris à bord des aéronefs sur les services agréés.

Article VI

1. Les autorités des aéroports, ainsi que les autorités des douanes, de l'immigration, de la police et de la santé des deux Parties Contractantes, appliqueront, de la façon la plus simple et rapide, les dispositions établies aux Articles III et V (troisième et cinquième) précédents, afin d'éviter tout retard dans le mouve-

duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights within that territory.

4. The supplies enumerated in paragraph 3 of this article which enjoy the exemption defined above may not be unloaded save with the approval of the Customs authorities of the other Contracting Party. If such supplies are to be re-exported, they shall be subject to the Customs control of the other Contracting Party until their re-exportation, while at the same time remaining at the disposal of the airlines.

Article IV

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one Contracting Party shall, for the duration of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by a third State.

Article V

1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the stay within, admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation, movement and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to, stay within or departure from its territory of passengers, crews or cargo of aircraft, such as regulations relating to police formalities, entry, immigration, passports, clearance, Customs and quarantine, shall apply to the passengers, crews and cargo carried by the aircraft operating the agreed services.

Article VI

1. The airport authorities and the Customs, immigration, police and health authorities of both Contracting Parties shall apply the provisions laid down in articles III and V above as simply and speedily as possible with a view to avoiding any delay in the movement of aircraft operating the agreed services.

ment des aéronefs affectés à l'exploitation des services agréés. Ces autorités tiendront compte de cette considération pour l'élaboration des règlements et pour l'exécution des procédés.

2. Les autorités consulaires, de l'immigration et de la police de chaque Partie Contractante accorderont de la façon la plus simple et rapide, des visas d'entrée valables pour un an et pour un nombre illimité de voyages, aux membres du personnel navigant de la ou des entreprises désignées par l'autre Partie Contractante qui prêtent des services à bord des aéronefs affectés aux lignes convenues et qui sont en possession des brevets et des licences établis à l'article IV (quatrième).

Article VII

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation prévue à l'Article II paragraphe 1 b) du présent Accord ou de révoquer une telle autorisation lorsque, pour des motifs fondés, elle estime ne pas avoir la preuve qu'une part essentielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux de cette Partie Contractante. Le même droit peut être exercé lorsque l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois de l'État sur le territoire duquel elle exploite ou lorsqu'elle ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent Accord et son Annexe.

Article VIII

Chacune des Parties Contractantes a la faculté, sur préavis à l'autre Partie Contractante, de substituer d'autres entreprises nationales aux entreprises respectivement désignées pour exploiter les services agréés. Les nouvelles entreprises désignées jouiront des mêmes droits et obligations que celles auxquelles elles ont été substituées.

Article IX

Les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties Contractantes devront nommer une représentation légale ayant des pouvoirs suffisants pour répondre vis-à-vis des Autorités compétentes de l'autre Partie Contractante des obligations auxquelles ces entreprises sont soumises par suite ou à l'occasion de leurs activités.

Article X

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes estime désirable de modifier une clause quelconque du présent Accord ou de son Annexe, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les Autorités aéronautiques des deux Parties

These authorities shall pay due regard to this consideration in preparing regulations and carrying out procedures.

2. The consular, immigration and police authorities of each Contracting Party shall grant, as simply and speedily as possible, entry visas valid for one year and for an unlimited number of journeys to the members of the air crews of the airline or airlines designated by the other Contracting Party who serve in aircraft operating the agreed lines and who hold the certificates and licences referred to in article IV.

Article VII

Each Contracting Party reserves the right to withhold the operating permit referred to in article II, paragraph 1 (b), of this Agreement from an airline designated by the other Contracting Party, or to revoke such permit in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in nationals of the other Contracting Party. The same right may be exercised in the case of failure by the designated airline to comply with the laws of the State within the territory of which it is operating or to fulfil its obligations under this Agreement and its annex.

Article VIII

Each Contracting Party has the right, after notifying the other Contracting Party, to substitute other national airlines for the airlines respectively designated to operate the agreed services. The newly designated airlines shall enjoy the same rights and obligations as those for which they are substituted.

Article IX

The airlines designated by each Contracting Party shall appoint a legal representative with sufficient powers to assume vis-à-vis the competent authorities of the other Contracting Party the liabilities incurred by such airlines as a result of or in connexion with their business.

Article X

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement or its annex, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. Such consultation

Contractantes. Cette consultation devra commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toute modification à l'Accord ou à l'Annexe convenue entre lesdites Autorités entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

Article XI

Lorsque l'une des Parties Contractantes aura l'intention de dénoncer le présent Accord elle devra demander à l'autre Partie Contractante une consultation. Si aucun accord n'est intervenu, passé un délai de soixante jours après la date de l'envoi de cette demande de consultation, la Partie Contractante pourra notifier sa dénonciation. Une telle dénonciation devra en même temps être communiquée à l'O.A.C.I.

Cette notification de dénonciation étant reçue, le présent Accord cessera d'être en vigueur à la date indiquée dans celle-ci, mais à la condition toutefois que dix mois se soient écoulés à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la notification.

Au cas où l'autre Partie Contractante n'accuserait pas réception de la notification, celle-ci sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'O.A.C.I.

Article XII

Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe qui ne pourrait être réglé directement par voie de consultation soit entre les entreprises intéressées, soit entre les Autorités aéronautiques, soit enfin entre les Gouvernements respectifs, sera soumis à l'arbitrage conformément aux règles habituelles du droit international.

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.

Article XIII

Le présent Accord et son Annexe, ainsi que tous les contrats y relatifs seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XIV

Au cas où les deux Parties Contractantes auraient ratifié une Convention multilatérale d'aviation, ou y auraient adhéré, le présent Accord et son Annexe devront être amendés de façon à être mis en concordance avec les dispositions de ladite Convention, dès que celle-ci sera entrée en vigueur entre elles.

shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modification to the Agreement or the annex agreed upon between the said authorities shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

Article XI

If one of the Contracting Parties desires to terminate this Agreement, it shall address a request for consultations to the other Contracting Party. If no agreement is reached within sixty days after the date on which the request for consultation is sent, the Contracting Party may give notice of termination. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

On receipt of such notice, the Agreement shall cease to be operative on the date mentioned in the notice, though it shall not in any case cease to be operative until ten months have elapsed since the date on which the other Contracting Party received it.

In the absence of acknowledgment of receipt of the notice by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the I.C.A.O.

Article XII

Any dispute between the Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement or of its annex and which cannot be settled through direct consultation between the airlines concerned, the aeronautical authorities, or the respective governments, shall be referred to arbitration in accordance with the ordinary practice of international law.

The Contracting Parties undertake to comply with any temporary measures which may be ordered by the arbitral tribunal and with its award, the latter to be in any case deemed final.

Article XIII

This Agreement and its Annex and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XIV

If the two Contracting Parties should ratify or accede to a multilateral air transport convention, then this Agreement and its annex shall be amended so as to conform with the provisions of the said convention as from the date on which it enters into force between them.

Article XV

Pourvu que l'on ne lèse pas les droits concédés par cet Accord et son Annexe à l'autre Partie Contractante :

1. Les droits d'exploitation qui auraient pu être antérieurement concédés ou qui seront concédés par n'importe quelle des Parties Contractantes à un État tiers ou à une de ses entreprises de navigation aérienne, seront maintenus ou entreront en vigueur conformément aux termes suivant lesquels ils auraient été accordés.

2. Chaque Partie Contractante peut, en toute liberté, conclure des accords avec les États limitrophes qui concèdent plus d'avantages à ses aéronefs que ceux que lui concèdent cet Accord et son Annexe.

Article XVI

Les infractions aux dispositions comprises dans les règlements intérieurs des services de navigation aérienne qui ne constituent pas un délit et qui se commettent dans le territoire d'une des Parties Contractantes par le personnel des entreprises désignées par l'autre Partie, seront communiquées aux Autorités aéronautiques compétentes de cette dernière par la Partie dans le territoire de laquelle l'infraction fut commise. Si l'infraction présente un caractère grave, lesdites Autorités auront droit de demander l'application des mesures disciplinaires proportionnées à l'infraction commise. En cas de récidive qualifiée, on pourra réclamer la révocation des droits accordés à l'entreprise concessionnaire.

Article XVII

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe :

a) L'expression « Autorités aéronautiques » signifie en ce qui concerne les Pays-Bas, le Directeur Général de l'Aviation Civile, et en ce qui concerne la République Argentine, le Secrétariat de l'Aéronautique et le Secrétariat des Transports, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux.

b) Le mot « Territoire » s'entend tel qu'il a été défini à l'Article II de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944¹.

c) L'expression « entreprise désignée » signifie toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a choisie pour exploiter les services agréés et dont la désignation a été notifiée aux Autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante conformément aux dispositions de l'Article II du présent Accord.

d) Les définitions des paragraphes a), b) et d) de l'Article 96 de la Conven-

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, et vol. 51, p. 336.

Article XV

Provided that the rights conferred by this Agreement and its Annex upon the other Contracting Party are not prejudiced, it is stipulated as follows :

1. Any operating rights previously granted or henceforth to be granted by either Contracting Party to a third State or to one of its airlines shall remain in or shall enter into force in accordance with the terms of the grant.

2. Each Contracting Party shall remain free to enter into agreements with neighbouring States which grant its aircraft advantages in excess of those granted by this Agreement and its annex.

Article XVI

Breaches of air service by-laws which do not constitute an offence and which are committed in the territory of one of the Contracting Parties by the personnel of designated airlines of the other Party, shall be reported to that Party's competent aeronautical authorities by the Party within whose territory the breach was committed. If the breach is of a serious nature, the said authorities shall be entitled to request the application of disciplinary measures in proportion to the breach. In the case of repeated breaches, steps may be taken to revoke the rights granted to the concessionary airline.

Article XVII

For the purposes of this Agreement and its annex :

(a) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Netherlands, the Director-General of Civil Aviation, and, in the case of the Republic of Argentina, the Department of Air and the Department of Transport, or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions at present exercised by them.

(b) The term "territory" shall bear the meaning defined in article 2 of the Convention on International Civil Aviation concluded at Chicago on 7 December 1944.¹

(c) The term "designated airline" shall mean any airline which has been selected by one of the Contracting Parties to operate the agreed services, and in respect of which notification has been sent to the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with article II of this Agreement.

(d) The definitions contained in paragraphs (a), (b) and (d) of article 96

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, and Vol. 51, p. 336.

tion relative à l'Aviation Civile Internationale ci-dessus mentionnée, s'appliquent au présent Accord.

e) L'expression « capacité » signifie la charge marchande, exprimée en nombre de sièges pour les passagers et en poids pour la poste et le fret, offerte sur un service agréé, durant une période déterminée, par tous les aéronefs utilisés à l'exploitation dudit service.

f) L'expression « route aérienne » signifie l'itinéraire pré-établi que doit suivre un aéronef affecté à un service régulier pour le transport public des passagers, des marchandises et du courrier.

g) L'expression « rupture de charge » signifie qu'au delà d'une escale déterminée de la route, le trafic est assuré par la même entreprise aérienne avec un aéronef différent de celui qui a été utilisé sur la même route, avant ladite escale.

h) On considérera comme « trafic argentin-hollandais » celui qui provient originairement du territoire de Hollande et dont la destination finale soit le territoire argentin, ainsi que celui qui provient originairement du territoire argentin et dont la destination finale soit le territoire hollandais, soit qu'il soit transporté par des entreprises nationales de l'un ou de l'autre pays ou par d'autres entreprises étrangères.

Article XVIII

Les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes résoudreont d'un commun accord et sur la base de la réciprocité, toute question relative à l'exécution du présent Accord et de son Annexe et se consulteront de temps en temps afin de s'assurer que ses principes et ses intentions sont appliqués et mis en œuvre de façon satisfaisante.

Article XIX

Les Parties Contractantes s'engagent à s'employer auprès des Gouvernements des pays situés sur les routes spécifiées à l'Annexe du présent Accord, à assurer son accomplissement total et effectif.

Article XX

Les dispositions du présent Accord seront appliquées à titre provisoire dès la date de sa signature. Elles entreront définitivement en vigueur aussitôt que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifiées l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

FAIT à Buenos-Aires, le vingt-neuf octobre mil neuf cent quarante-huit, en double exemplaire, en langues espagnole, hollandaise et française, également valables.

F. C. A. VAN PALLANDT
L. H. SLOTEMAKER

H. SOSA MOLINA
C. R. CASTRO
J. F. OJEDA

of the aforesaid Convention on International Civil Aviation shall apply to this Agreement.

(e) The term "capacity" shall mean the pay-load, expressed in the number of seats in the case of passengers and in weight in the case of mail and freight, offered, over an agreed service, during a specified period, by all the aircraft used in the operation of said service.

(f) The term "air-route" shall mean the pre-established itinerary to be followed by an aircraft operating a regular service for the public transport of passengers, goods and mail.

(g) The term "transshipment" shall mean that, beyond a certain point on the route, traffic is transported by the same airline by aircraft other than those employed at earlier stages on the same route.

(h) "Argentine-Netherlands traffic" shall be taken to mean traffic originating in Netherlands territory and bound for Argentine territory, and traffic originating in Argentine territory bound for Netherlands territory, whether transported by the national airlines of either country or by other foreign airlines.

Article XVIII

The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall settle by common agreement, on the basis of reciprocity, any question relating to the execution of this Agreement and its annex, and shall consult each other from time to time in order to ensure that the principles and purposes thereof are being applied and carried into effect satisfactorily.

Article XIX

The Contracting Parties undertake to use their good offices with the governments of countries situated along the routes specified in the annex to this Agreement, with a view to ensuring its complete and effective implementation.

Article XX

The provisions of this Agreement shall apply provisionally as from the date of signature. They shall enter into force definitively as soon as the two Contracting Parties have notified each other that the formalities required under their respective constitutions have been complied with.

DONE in duplicate, at Buenos Aires, on 29 October 1948, in the Spanish, Dutch and French languages, all being equally authentic.

F. C. A. VAN PALLANDT
L. H. SLOTEMAKER

H. SOSA MOLINA
C. R. CASTRO
J. F. OJEDA

ANNEXE

I

Le Gouvernement de la République Argentine accorde au Gouvernement des Pays-Bas le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises désignées par lui des services aériens sur les routes mentionnées au Tableau A ci-annexé, sans effectuer de cabotage en territoire argentin.

II

Le Gouvernement des Pays-Bas accorde au Gouvernement de la République Argentine le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises désignées par lui des services aériens sur les routes mentionnées au Tableau B ci-annexé, sans effectuer de cabotage en territoire hollandais.

III

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties Contractantes conformément aux dispositions de l'Accord et de la présente Annexe jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante et sur chaque itinéraire décrit aux tableaux ci-annexés, du droit de traverser ce territoire sans y atterrir, et d'atterrir pour des raisons non commerciales sur les aéroports ouverts au trafic international.

IV

a) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront en outre sous les conditions précisées dans la présente Section, du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises aux points mentionnés dans les tableaux ci-annexés.

b) L'entreprise ou 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 agréés, entre leurs territoires respectifs.

Lorsqu'une ligne ou lignes d'une Partie Contractante sera temporairement empêchée de profiter immédiatement des possibilités qu'on lui reconnaît dans cet alinéa, les deux Parties Contractantes considéreront la situation dans le but de faciliter le développement nécessaire. Si la ligne aérienne de cette Partie Contractante désirait augmenter sa propre contribution au service mentionné, jusqu'à profiter de cette opportunité égale, la ligne aérienne de l'autre Partie Contractante devra retirer, quatre mois après avoir été notifiée, les services qu'elle aurait augmentés en vertu de ladite circonstance.

c) L'entreprise ou les entreprises désignées par chacune des deux Parties Contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

d) Sur chacune des routes énumérées aux tableaux A et B ci-annexés, les services agréés dans le présent Accord auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation réputé raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux

ANNEX

I

The Government of the Republic of Argentina grants the Government of the Netherlands the right to operate air transport services by one or more airlines designated by the latter Government on the routes specified in schedule A attached, though such airline or airlines shall not engage in cabotage in Argentine territory.

II

The Government of the Netherlands grants the Government of the Republic of Argentina the right to operate air transport services by one or more airlines designated by the latter Government on the route specified in schedule B attached, though such airline or airlines shall not engage in cabotage in Netherlands territory.

III

The airline or airlines designated by each of the Contracting Parties in accordance with the provisions of the Agreement and the present annex shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party and on each of the routes described in the attached schedules, rights of transit and of stops for non-traffic purposes at airports open to international traffic.

IV

(a) The airline or airlines designated by each of the Contracting Parties shall also enjoy, subject to the conditions stipulated in this section, the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo at the points enumerated in the attached Schedules.

(b) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services between their respective territories.

If any airlines of either Contracting Party should be temporarily prevented from taking advantage immediately of the opportunity extended to it by this paragraph, both Contracting Parties shall consider the position with a view to facilitating the necessary development. If the airline of that Contracting Party should wish to increase its own contribution to the said service, so as to reach equality of opportunity, then the airline of the other Contracting Party shall withdraw, four months after being notified, any services which it may have increased in view of the said circumstance.

(c) Where the airline or airlines designated by the two Contracting Parties operate on the same route, they shall take into account their reciprocal interests so as not to affect unduly their respective services.

(d) Over each of the routes enumerated in schedules A and B hereto, the services agreed on in this Agreement shall have as their primary objective the provision, at a reasonable rate of utilization, of a capacity related to the normal and reasonably fore-

et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

Dans la limite de la capacité mise en œuvre en vertu de l'alinéa précédent et à titre complémentaire de celle-ci, la ou les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes pourront satisfaire aux besoins de trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes convenues et le territoire de l'autre Partie Contractante.

e) Une capacité additionnelle pourra accessoirement être mise en œuvre en sus de celle visée au paragraphe d) chaque fois que le justifieront les besoins de trafic des pays desservis par la route. Lorsque l'application de cette possibilité pourrait affecter les intérêts d'une des Parties Contractantes, l'examen de ces possibilités sera l'objet d'une consultation préalable entre les deux Parties Contractantes.

f) Eu égard à l'application des paragraphes d) et e) précédents, le développement des services locaux et régionaux constitue un droit fondamental et primordial pour les pays intéressés à la route.

g) Les Parties Contractantes s'engagent à se consulter périodiquement en vue d'examiner les conditions dans lesquelles les dispositions de la présente Section sont appliquées par les entreprises désignées argentines et hollandaises et de s'assurer que les intérêts de leurs services locaux et régionaux ainsi que ceux de leurs services long-courriers ne sont pas lésés.

Les Parties Contractantes tiendront compte au cours de ces consultations des statistiques du trafic effectué qu'elles s'engagent à échanger régulièrement entre elles.

Dans le cas où un pays intermédiaire objecterait que son trafic local ou régional subit un préjudice, les deux Parties Contractantes se consulteront immédiatement en vue d'appliquer d'une manière concrète et pratique les dispositions précédentes à chaque cas particulier.

V

a) La fixation des tarifs devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu en particulier de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des tarifs proposés par les autres entreprises qui exploitent tout ou partie de la même route et des caractéristiques présentées par chaque service telles que les conditions de vitesse et de confort.

b) Les tarifs appliqués au trafic embarqué ou débarqué à l'une des escales de la route ne pourront être inférieurs à ceux pratiqués pour le même trafic par les entreprises de la Partie Contractante qui exploitent des services locaux et régionaux sur le secteur de route correspondant.

c) La fixation des tarifs à appliquer sur les services agréés entre les points du territoire argentin et les points du territoire hollandais mentionnés aux tableaux ci-annexés sera faite dans la mesure du possible par accord entre les entreprises désignées argentines et hollandaises.

Ces entreprises procéderont :

1 — 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.);

2 — 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.

d) 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

seeable demands of international air traffic coming from or going to the Contracting Party which designated the airline operating the said services.

Within the limit of the capacity provided under the previous paragraph and as a complement thereto, the airline or airlines designated by one of the Contracting Parties may satisfy traffic demands between the territories of third States situated along the agreed routes and the territory of the other Contracting Party.

(e) Additional capacity may be provided over and above that referred to in paragraph (d) whenever traffic demands in the countries served by the route justify it. Whenever the application of this clause might affect the interests of one of the Contracting Parties, both Contracting Parties shall first consult together to consider this possibility.

(f) For the purposes of the application of paragraphs (d) and (e) above, the development of local and regional services constitutes a fundamental and primary right for the countries having an interest in the route.

(g) The Contracting Parties undertake to consult each other regularly with a view to examining the conditions under which the provisions of this section are applied by designated Argentine and Netherlands airlines and to assure themselves that their local and regional services and through services are not injured.

During these consultations the Contracting Parties shall take into account the traffic statistics, which they undertake to exchange regularly.

If any intermediate country should object that its local or regional traffic is being prejudiced, the two Contracting Parties shall consult immediately with a view to applying the foregoing provisions in a concrete and practical manner to each special case.

V

(a) The rates shall be fixed at reasonable levels, regard being paid in particular to operating costs, a reasonable profit, the rates proposed by other airlines operating over all or part of the same route as well as the characteristics of each service such as speed and comfort.

(b) The rates to be charged in respect of traffic picked up or set down at one of the stops along the route may not be lower than those charged for the same traffic by the airlines of the Contracting Party which operate local and regional services over that sector of the route.

(c) The rates to be charged on the agreed services between the points in Argentine territory and the points in Netherlands territory enumerated in the attached schedules shall be determined as far as possible by agreement between the Argentine and Netherlands designated airlines.

The airlines shall proceed :

(1) either by applying the resolutions which may have been followed in the rate-fixing procedure of the International Air Transport Association (I.A.T.A.);

(2) or by direct agreement after consultation, if necessary, with airlines in third countries operating all or part of the same routes.

(d) The rates fixed as aforesaid shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of each Contracting Party not less than thirty days before the date proposed

pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux, sous réserve de l'accord de ces Autorités.

e) Si les entreprises de transport aérien désignées ne parviennent pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe c) 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 d) précédent, les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'Article XII de l'Accord.

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 en attendant que la sentence arbitrale ait été rendue ou que des mesures provisoires aient été édictées conformément aux dispositions de l'Article XII du présent Accord.

VI

Lorsque pour des raisons d'économie dans l'exploitation, des aéronefs différents sont utilisés sur diverses sections des routes agréées et que la rupture de charge s'effectue sur le territoire de l'une des Parties Contractantes en un point mentionné aux tableaux ci-annexés, le deuxième appareil devra assurer un service en correspondance avec celui exploité par le premier appareil et devra normalement attendre l'arrivée de ce premier appareil avant de prendre lui-même le départ.

Lorsqu'une certaine capacité sera disponible dans l'aéronef utilisé entre le point de rupture de charge et les au-delà de ce point, cette capacité pourra être affectée à l'aller et au retour au trafic international en provenance ou à destination du territoire sur lequel la rupture a été effectuée sous réserve des dispositions du présent Accord et de son Annexe notamment des paragraphes d) e) f) et g) de la Section IV de ladite Annexe.

Aucune rupture de charge ne pourra être effectuée sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, si elle modifie les caractéristiques de l'exploitation d'un service long-courrier ou si elle est incompatible avec les principes contenus dans le présent Accord et son Annexe.

VII

Toute modification des routes aériennes mentionnées aux tableaux ci-annexés, qui affecterait des escales dans les territoires autres que ceux des Parties Contractantes, ne sera pas considérée comme une modification de la présente Annexe. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à une telle modification, sous réserve toutefois de sa notification sans délai aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

Si ces dernières estiment, eu égard aux principes énoncés à la Section IV de la présente Annexe, que les intérêts de leurs entreprises de transport aérien nationales sont affectés par le fait qu'un trafic est assuré entre leur propre territoire et la nouvelle escale en pays tiers par les entreprises de l'autre Partie Contractante, elles se concerteront

for their entry into force, though this period may, with the consent of the said authorities, be reduced in special cases.

(e) If the designated airlines should be unable to agree on a tariff in the manner described in paragraph (c) above, or if one of the Contracting Parties should express disagreement with the tariff submitted to it as required in the foregoing paragraph (d), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to reach a satisfactory solution.

In the last resort the matter shall be referred to arbitration as provided in article XII of the Agreement.

The Contracting Party which has expressed disagreement shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the rates previously in force, until the arbitral award has been rendered or until temporary measures have been ordered pursuant to the provisions of article XII of the Agreement.

VI

When for reasons of economy in operation, different aircraft are used over different sections of the agreed routes and the transshipment is carried out in the territory of one of the Contracting Parties at a point mentioned in the attached Schedules, the second aircraft shall provide a connecting service with the first and shall normally await its arrival before taking off.

If any capacity is available in the aircraft employed between a point of transshipment and points beyond, such capacity may be allotted in either direction, to international traffic from or to the territory in which transshipment was effected, subject to the provisions of the Agreement and this annex, in particular paragraphs (d), (e), (f) and (g) of section IV of the said annex.

No transshipment may be made in the territory of either Contracting Party if it alters the characteristics of a through service, or if it would be inconsistent with the standards set forth in the Agreement and this annex.

VII

Changes made by either Contracting Party in the routes described in the attached Schedules, except changes in the points served by these airlines in the territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications of this annex. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change is given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

If these aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in section IV of the present annex, the interests of their national airlines are prejudiced by the carriage by the airlines of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party and the new point in the territory of a third country,

avec les Autorités aéronautiques de cette dernière afin de parvenir à un accord satisfaisant.

VIII

A partir de l'entrée en vigueur du présent Accord, les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes devront se communiquer aussi rapidement que possible les informations concernant les autorisations données à leurs propres entreprises désignées pour exploiter les services agréés ou des fractions desdits services. Ces informations comporteront notamment copie des autorisations accordées, de leurs modifications éventuelles ainsi que de tous documents annexés.

Les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se communiqueront au moins 15 jours avant la mise en exploitation effective de leurs services respectifs, et aux fins d'approbation les horaires, fréquences et types d'appareils qui seront utilisés. Elles devront également se communiquer toute modification éventuelle ultérieure.

IX

Aussi longtemps que subsistera la formalité du visa pour l'admission des étrangers dans les deux pays, les équipages affectés aux services agréés et inscrits sur les listes de bord des aéronefs des deux pays, devront être en possession d'un passeport valable dûment visé et d'une pièce d'identité délivrée par l'entreprise de transport aérien à laquelle ils appartiennent.

F. C. A. VAN PALLANDT
L. H. SLOTEMAKER

H. SOSA MOLINA
C. R. CASTRO
J. F. OJEDA

PLAN A

ROUTES AÉRIENNES HOLLANDAISES

- | | |
|---|---|
| 1. Amsterdam | 2. Amsterdam |
| Genève ou Zürich | Francfort |
| Lisbonne | Rome |
| Casablanca (facultativement) | Tunis ou Casablanca |
| Dakar ou Ile de Sal | Dakar |
| Recife | Recife |
| Rio de Janeiro ou Sao Paulo (alternative-
ment et facultativement) | Rio de Janeiro ou Sao Paulo (alternative-
ment et facultativement) |
| Montevideo | Montevideo |
| Buenos Aires | Buenos Aires |
| | Santiago du Chili |

Les deux routes dans les deux sens.

the authorities of the two Contracting Parties shall consult with a view to arriving at a satisfactory agreement.

VIII

After the Agreement has come into force, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the authorizations extended to their respective designated airlines to operate the agreed services or fractions thereof. Such exchange of information shall include copies of the authorizations granted, any modifications thereof and all annexed documents.

Not later than fifteen days before the entry into effective operation of their respective services, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall communicate to each other, for the purposes of their approval, the time-tables, frequencies and types of aircraft to be used. They shall likewise notify each other of any subsequent changes.

IX

So long as a visa is required for the admission of aliens into the two countries, the crews employed on the agreed services whose names appear on the documents of aircraft of the two countries shall be required to hold valid passports, bearing the visa of the competent authority, and an identity document issued by the airline by which they are employed.

F. C. A. VAN PALLANDT
L. H. SLOTEMAKER

H. SOSA MOLINA
C. R. CASTRO
J. F. OJEDA

SCHEDULE A

NETHERLANDS AIR ROUTES

- | | |
|---|---|
| 1. Amsterdam | 2. Amsterdam |
| Geneva or Zurich | Frankfurt |
| Lisbon | Rome |
| Casablanca (optional) | Tunis or Casablanca |
| Dakar or Sal Island (Ilha do Sal) | Dakar |
| Recife | Recife |
| Rio de Janeiro or São Paulo
(alternatively and optionally) | Rio de Janeiro or São Paulo
(alternatively and optionally) |
| Montevideo | Montevideo |
| Buenos Aires | Buenos Aires |
| | Santiago de Chile |

Both routes in both directions.

PLAN B

ROUTES AÉRIENNES ARGENTINES

- | | |
|---|---|
| 1. Buenos Aires | 2. Buenos Aires |
| Sao Paulo ou Rio de Janeiro (alternative-
ment et facultativement) | Sao Paulo ou Rio de Janeiro (alternative-
ment et facultativement) |
| Recife ou Natal | Recife ou Natal |
| Dakar | Dakar |
| Casablanca ou Villa Cisneros | Casablanca ou Villa Cisneros |
| Madrid | Madrid |
| Rome | Paris |
| Genève ou Zürich ou Francfort | Amsterdam |
| Amsterdam | |

Les deux routes dans les deux sens.

SCHEDULE B

ARGENTINE AIR ROUTES

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 1. Buenos Aires | 2. Buenos Aires |
| São Paulo or Rio de Janeiro | São Paulo or Rio de Janeiro |
| (alternatively and optionally) | (alternatively and optionally) |
| Recife or Natal | Recife or Natal |
| Dakar | Dakar |
| Casablanca or Villa Cisneros | Casablanca or Villa Cisneros |
| Madrid | Madrid |
| Rome | Paris |
| Geneva or Zurich or Frankfurt | Amsterdam |
| Amsterdam | |

Both routes in both directions.

No. 1317

**BELGIUM
and
SWEDEN**

Exchange of notes (with protocol) constituting a provisional agreement for the regulation of air transport services between Belgium and Scandinavia. Brussels, 21 December 1948 and 21 February 1949

Official text: French.

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

**BELGIQUE
et
SUÈDE**

Échange de notes (avec protocole) constituant un accord provisoire pour la réglementation des transports aériens entre la Belgique et les pays scandinaves. Bruxelles, 21 décembre 1948 et 21 février 1949

Texte officiel français.

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

N° 1317. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ PROVISoire ENTRE LA BELGIQUE ET LA SUÈDE POUR LA RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LA BELGIQUE ET LES PAYS SCANDINAVES. BRUXELLES, 21 DÉCEMBRE 1948 ET 21 FÉVRIER 1949

I

LÉGATION DE BELGIQUE

Stockholm, le 21 décembre 1948

N° 3452/186
5 annexes

Monsieur le Ministre,

Ainsi que Votre Excellence ne l'ignore pas, des délégations officielles belge, danoise et suédoise ont examiné la question des relations aériennes entre la Belgique et les pays scandinaves au cours d'une réunion tenue à Bruxelles le 25 novembre dernier.

Un accord de principe étant intervenu entre les diverses délégations, celles-ci adoptèrent le texte d'un protocole dont Votre Excellence voudra bien trouver sous ce pli cinq copies.

Ce protocole devant être soumis à l'approbation des Gouvernements intéressés, j'ai l'honneur de solliciter de Votre Excellence l'assentiment du Gouvernement suédois à l'arrangement intervenu. En transmettant ce protocole à Votre Excellence, je suis chargé de Lui signaler le complet accord des autorités belges quant à sa teneur. Par ailleurs, il demeure entendu que les parties intéressées peuvent, à tout moment, provoquer la révision de cet arrangement.

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

Le Chargé d'Affaires de Belgique a.i.

(Signé) André FORTHOMME

Son Excellence
Monsieur Östen Undén
Ministre des Affaires Étrangères
etc., etc., etc.
à Stockholm

¹ Entré en vigueur le 21 février 1949, par l'échange desdites notes.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1317. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING A PROVISIONAL AGREEMENT¹ BETWEEN BELGIUM AND SWEDEN FOR THE REGULATION OF AIR TRANSPORT SERVICES BETWEEN BELGIUM AND SCANDINAVIA. BRUSSELS, 21 DECEMBER 1948 AND 21 FEBRUARY 1949

I

BELGIAN LEGATION

Stockholm, 21 December 1948

No. 3452/186
5 enclosures

Your Excellency,

As you are aware, the question of air communications between Belgium and the Scandinavian countries was examined by official Belgian, Danish and Swedish delegations in the course of a meeting held at Brussels on 25 November of this year.

These delegations, having reached agreement in principle, adopted the text of a protocol, five copies of which are sent herewith.

As this protocol is to be submitted to the Governments concerned for their approval, I have the honour to apply to you for the Swedish Government's consent to the arrangement arrived at. In transmitting this protocol to you, I am directed to inform you that the Belgian authorities are in full agreement with its contents. Moreover, it is understood that the parties concerned may at any time call for a review of the arrangement.

I have the honour, etc.

(Signed) André FORTHOMME
Belgian Chargé d'Affaires ad interim

His Excellency
Mr. Östen Undén
Minister of Foreign Affairs
etc., etc., etc.
Stockholm

¹ Came into force on 21 February 1949, by the exchange of the said notes.

PROJET DE PROTOCOLE

Le 25 novembre 1948, des délégations officielles belge, danoise et suédoise se sont réunies au Ministère des Affaires Étrangères à Bruxelles pour examiner la question des relations aériennes régulières entre la Scandinavie et la Belgique.

Ces délégations étaient composées de :

Scandinaves

MM. Ljungberg, Directeur général de l'Aviation Civile Suédoise;
Teisen, Directeur de l'Aviation Civile Danoise;
Gregersen, Chef de la Section des Communications internationales au Ministère danois des Affaires Étrangères;
Mandell, Attaché à la Légation de Suède.

Belges

M. Coene, Consul général et Président de la délégation;
assisté de MM. Pirson et Gillain, du Ministère des Affaires étrangères;
et de MM. Desmet et Buysschaert, de l'Administration de l'Aéronautique;
et de M. Neuville, du Ministère des Communications.

Au cours de ces entretiens, M. Ljungberg — Directeur général de l'Aviation Civile Suédoise — a précisé la position scandinave à ce sujet ainsi que le problème que pose l'entrée en opération en Europe du « Scandinavian Airlines System » *.

Rappelant l'attitude très libérale adoptée en matière d'aéronautique civile par les gouvernements scandinaves, il insiste pour qu'en cette matière les Autorités belges adoptent une attitude similaire.

En réponse, M. René Coene, Président de la délégation belge, expose la politique aérienne adoptée en conseil des ministres en 1945 par le Gouvernement belge : octroi pur et simple des quatre premières libertés de l'air en trafic régulier.

Dans ces conditions, il constate l'impossibilité dans laquelle il se trouve de se déclarer d'accord sur l'octroi aux gouvernements scandinaves de la cinquième liberté de l'air.

En conséquence et après discussion, les deux délégations proposent de régler jusqu'à nouvel ordre, sur la base suivante les relations aériennes régulières entre la Scandinavie et la Belgique :

1^o) Les autorités belge et danoise conviennent de partager à parts égales entre elles la capacité totale de transport entre Copenhague et Bruxelles.

2^o) Étant donné que l'entreprise nationale belge ne désire pas actuellement utiliser entièrement les possibilités qui lui sont concédées, le Gouvernement danois est autorisé à faire effectuer par son entreprise désignée cinq services hebdomadaires en DC4 sur la ligne Copenhague-Bruxelles via Amsterdam.

3^o) L'entreprise désignée par le Gouvernement belge assurera, d'autre part, deux liaisons hebdomadaires en DC4 sur la ligne Bruxelles-Hambourg-Copenhague.

* Entreprise d'exploitation en commun dont les associés sont Det Danske Luftfartselskab (DDL), Det Norske Luftfartselskab (DNL) et Aktiebolaget Aerotransport (ABA).

DRAFT PROTOCOL

On 25 November 1948, official Belgian, Danish and Swedish delegations met at the Ministry of Foreign Affairs in Brussels to examine the question of regular air communications between Scandinavia and Belgium.

The delegations were composed as follows :

Scandinavia

Mr. Ljungberg, Director-General of Swedish Civil Aviation;
Mr. Teisen, Director of Danish Civil Aviation;
Mr. Gregersen, Chief of the International Communications Section in the Danish Ministry of Foreign Affairs;
Mr. Mandell, Attaché at the Swedish Legation.

Belgium

Mr. Coene, Consul-General and Chairman of the delegation;
assisted by Mr. Pirson and Mr. Gillain, Ministry of Foreign Affairs;
and by Mr. Desmet and Mr. Buysschaert, Administration of Aeronautics;
and by Mr. Neuville, Ministry of Communications.

In the course of these conversations, Mr. Ljungberg, Director-General of Swedish Civil Aviation, defined the Scandinavian position on the subject and explained the problem arising out of the entry into operation in Europe of the "Scandinavian Airlines System" *.

He recalled the very liberal attitude which the Scandinavian Governments had adopted in the matter of civil aviation and urged that the Belgian authorities should adopt a similar attitude.

In reply, Mr. René Coene, Chairman of the Belgian delegation, outlined the aviation policy which the Belgian Government had adopted in the Council of Ministers in 1945 : namely, the grant, purely and simply, of the four freedoms of the air for regular traffic.

That being so, it was impossible for him to agree to granting the Scandinavian Governments the fifth freedom of the air.

Consequently, after discussion, the two delegations proposed that until further notice regular air communications between Scandinavia and Belgium should be regulated on the following basis :

(1) The Belgian and Danish authorities agree to share equally between them the total transport capacity between Copenhagen and Brussels.

(2) In view of the fact that the Belgian national airline does not at present intend to make full use of the possibilities granted to it, the Danish Government is authorized to operate five weekly services by its designated airline, by DC-4, on the Copenhagen-Brussels route via Amsterdam.

(3) The airline designated by the Belgian Government shall, in addition, operate two weekly flights by DC-4 on the Brussels-Hamburg-Copenhagen route.

* A joint airline composed of Det Danske Luftfartselskab (DDL), Det Norske Luftfartselskap (DNL) and Aktiebolaget Aerotransport (ABA).

4º) Il va sans dire que les services effectués entre Copenhague et Bruxelles, tant par la compagnie désignée par le Gouvernement danois que par la Sabena, se feront à des jours différents.

5º) Ces autorisations d'exploitation sont subordonnées à une entente à ce sujet entre les entreprises intéressées.

6º) D'autre part, la compagnie nationale désignée par le Gouvernement danois pourra non seulement utiliser, sur ce parcours, ses matériels, équipages et équipements, mais également recourir, dans la limite de l'autorisation accordée, aux aéronefs, équipages et équipements d'autres compagnies scandinaves.

Il est entendu que le Gouvernement danois et l'entreprise danoise désignée assumeront la pleine responsabilité de l'exploitation de la ligne.

7º) Les délégations présentes conviennent de communiquer, pour accord, la teneur du présent arrangement aux gouvernements royaux de Suède, de Norvège et du Danemark, les délégués des compagnies scandinaves s'étant déclarés d'accord pour que le présent arrangement règle jusqu'à nouvel ordre toutes les liaisons aériennes régulières entre la Scandinavie et la Belgique.

8º) En attendant que le résultat de ces entretiens soit consacré par la voie diplomatique, les délégations présentes conviennent de mettre en vigueur à partir du 2 décembre 1948 l'arrangement intervenu.

9º) Ce dernier se substituera, après acceptation par les gouvernements intéressés, aux autorisations antérieures accordées, en matière de trafic aérien régulier, par les Autorités belges aux Autorités des trois pays scandinaves.

Bruxelles, le 25 novembre 1948

II

KUNGL. UTRIKES DEPARTEMENTET

Stockholm, le 21 février 1949

Monsieur le Chargé d'Affaires,

En me référant à votre lettre du 21 décembre 1948 relative à la question des relations aériennes entre les pays scandinaves et la Belgique, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement suédois est d'accord avec le Gouvernement belge quant à la teneur du protocole établi le 25 novembre à Bruxelles entre les délégués belges et scandinaves, protocole dont cinq copies ont été transmises au Ministère par votre susdite lettre.

(4) It is understood that the services between Copenhagen and Brussels, both by the company designated by the Danish Government and by Sabena, shall be operated on different days.

(5) These operating authorizations are subject to agreement between the airlines concerned.

(6) The national company designated by the Danish Government may, on this route, use not only its own material, crews and equipment, but also, within the limits of the authorization granted, of the aircraft, crews and equipment of other Scandinavian companies.

It is understood that the Danish Government and the designated Danish airline shall assume full responsibility for operating the route.

(7) The delegations present agree to communicate the terms of this arrangement to the Royal Governments of Sweden, Norway and Denmark for their assent, the delegates of the Scandinavian companies having signified that they agree that the present arrangement shall, until further notice, govern all regular air traffic between Scandinavia and Belgium.

(8) Pending formal approval of the outcome of these conversations through the diplomatic channel, the delegations present agree to put the arrangement arrived at into effect as from 2 December 1948.

(9) Upon acceptance by the Governments concerned, this arrangement shall supersede all previous authorizations granted by the Belgian authorities to the authorities of the three Scandinavian countries in the matter of regular air traffic.

Brussels, 25 November 1948

II

ROYAL MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Stockholm, 21 February 1949

Sir,

With reference to your letter of 21 December 1948 regarding the question of air communications between the Scandinavian countries and Belgium, I have the honour to inform you that the Swedish Government agrees with the Belgian Government concerning the contents of the protocol which was drawn up at Brussels on 25 November between the Belgian and Scandinavian delegates and five copies of which were sent to the Ministry with your aforesaid letter.

Le Gouvernement suédois est également d'accord avec le Gouvernement belge en ce qui concerne la disposition par laquelle les parties intéressées peuvent à tout moment provoquer la révision de l'arrangement intervenu.

Veillez agréer, Monsieur le Chargé d'Affaires, les assurances de ma considération la plus distinguée.

Pour le Ministre,
le Directeur des Affaires Politiques :
(*Signé*) Sven DAHLMAN

Monsieur André Forthomme
Chargé d'Affaires p.i. de Belgique
etc., etc.

The Swedish Government is also in agreement with the Belgian Government concerning the provision that the parties concerned may at any time call for a review of the present arrangement.

I have the honour, etc.

For the Minister :
(*Signed*) Sven DAHLMAN
Director of Political Affairs

Mr. André Forthomme
Belgian Chargé d'Affaires ad interim
etc., etc.

No. 1318

**FINLAND
and
SWEDEN**

Agreement regarding air transport (with annex and exchange of notes). Signed at Helsinki, on 26 April 1949

Official texts: Finnish and Swedish.

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



**FINLANDE
et
SUÈDE**

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Helsinki, le 26 avril 1949

Textes officiels finnois et suédois.

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

FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS

No. 1318. SUOMEN JA RUOTSIN VÄLINEN LENTOLIIKEN-
NESOPIMUS

Suomen ja Ruotsin hallitukset, jotka haluavat tehdä Suomen ja Ruotsin välisiä lentoliikenneyhteyksiä koskevan sopimuksen, ovat tätä tarkoitusta varten nimittäneet asianmukaisesti valtuutetut edustajansa, jotka ovat sopineet seuraavista määräyksistä :

1 artikla

Sopimuspuolet myöntävät toisilleen oheisessa liitteessä selitetyt oikeudet, jotka ovat tarpeen liitteessä mainittujen lentoreittien avaamiseksi. Sopimuspuoli, jolle kysymyksessä olevat oikeudet on myönnetty, voi harkintansa mukaan aloittaa liikenteen näillä lentoreiteillä joko heti tai myöhemmin.

2 artikla

a) Liikenne kullakin lentoreitillä, jonka avaamiseen toinen sopimuspuoli on myöntänyt toiselle oikeuden, voi alkaa niin pian kuin viimeksi mainittu puoli on nimennyt yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen liikennöimään kysymyksessä olevaa reittiä. Oikeudet myöntäneen sopimuspuolen on, jäljempänä olevan 6 artiklan määräykset huomioonottaen, viivytyksettä myönnettävä näin nimetylle yhdelle tai useammalle yritykselle pyydetty liikennöimislupa.

b) Oikeudet myöntävä sopimuspuoli voi, ennenkuin se antaa nimetylle yritykselle liikennöimisluvan tässä sopimuksessa tarkoitetuille lentoreiteille, velvoittaa asianomaisen yrityksen sopimuspuolen maassa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaan antamaan ilmailuviranomaiselleen tietoja kelpoisuudesta.

3 artikla

Diskriminatoristen menettelytapojen ehkäisemiseksi ja kohtelun yhdenmukaisuuden varmistamiseksi sovitaan seuraavasta :

a) Kumpikin sopimuspuoli suostuu siihen, että lentoasemien ja muun maaorganisaation käytöstä perittävät maksut, jotka sopimuspuoli voi velvoittaa toisen sopimuspuolen liikenneyrityksen suorittamaan, eivät saa olla korkeampia kuin mitä maan omaa kansallisuutta olevat, samanlaisessa kansainvälisessä liikenteessä toimivat ilmaalukset suorittavat näiden lentoasemien ja sanotun maaorganisaation käytöstä.

SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS

No. 1318. LUFTFARTSÖVERENSKOMMELSE MELLAN
FINLAND OCH SVERIGE

Finlands och Sveriges regeringar, som äro angelägna att ingå en överenskommelse rörande luftfartsförbindelserna mellan Finland och Sverige, hava för detta ändamål utsett behörigen befullmäktigade ombud, vilka överenskommit om följande bestämmelser :

Artikel 1

De avtalsslutande parterna bevilja varandra i härvid bifogade bilaga angivna rättigheter, erforderliga för upprättande av i bilagan omförmälda flyglinjer. Avtalsslutande part, som beviljats ifrågavarande rättigheter, må efter gottfinnande påbörja trafiken å dessa flyglinjer omedelbart eller vid en senare tidpunkt.

Artikel 2

a) Trafiken på var och en av de flyglinjer, som den ena avtalsslutande parten medgivit den andra att upprätta, må taga sin början så snart sistnämnda part utsett ett eller flera lufttrafikföretag att bedriva trafik å ifrågavarande linje. Avtalsslutande part som medgivit denna rätt skall under förbehåll av bestämmelserna i artikel 6 här nedan, utan dröjsmål bevilja det trafiktillstånd, som begärts för det eller de sålunda utsedda företagen.

b) Avtalsslutande part, som beviljar ovannämnda rättigheter, må, innan parten lämnar det eller de utsedda företagen trafiktillstånd å de i denna överenskommelse åsyftade flyglinjerna, ålägga vederbörande företag att i överensstämmelse med i partens land gällande lagar och bestämmelser lämna därvarande luftfartsmyndighet uppgifter rörande sina kvalifikationer.

Artikel 3

För att undvika alla diskriminerande åtgärder och för att säkerställa behandling på lika villkor överenskommes om följande :

a) Vardera avtalsslutande parten medgiver, att de avgifter för begagnande av flygplatser och annan markorganisation, som part må ålägga trafikföretag tillhörande den andra avtalsslutande parten, icke skola vara högre än vad landets inhemska luftfartyg i liknande internationell trafik erlägga för begagnande av dessa flygplatser och sagda markorganisation.

b) Polttoaineet, voiteluöljyt ja varaosat, joita toisen sopimuspuolen nimeämä lentoliikenneyritys tuo tai laskuunsa tuottaa toisen sopimuspuolen alueelle ja jotka on tarkoitettu yksinomaan mainitulle yritykselle, nauttivat tällä alueella tulleihin ja tarkastusmaksuihin sekä muihin veroihin ja maksuihin nähden yhtä edullista kohtelua, kuin mitä sovelletaan kansallisiin tai suosituimman maan yrityksiin.

c) Liitteessä selitettyjen reittien liikennöimiseen oikeutetun toisen sopimuspuolen lentoliikenneyritysten siviili-ilma-aluksessa olevat polttoaineet, voiteluöljyt, varaosat, säännönmukaiset varusteet ja varastot, ovat ilma-aluksen saapuessa toisen sopimuspuolen alueelle tai sen sieltä lähtiessä vapaat tulleista, tarkastusmaksuista tai muista samanluonteisista maksuista, vaikkakin asianomainen ilma-alus käyttää tai kuluttaa näitä tarvikkeita lennoillaan viimeksi mainitun sopimuspuolen alueella.

4 artikla

Lentokelpoisuus- ja pätevyystodistukset sekä lupakirjat, jotka toinen sopimuspuoli on antanut tai hyväksynyt, on toisenkin sopimuspuolen tunnustettava päteviksi liitteessä mainittujen reittien liikennöintiin. Kumpikin sopimuspuoli pidättää kuitenkin itselleen oikeuden olla hyväksymättä liikennöintiin oman alueensa yläpuolella pätevyystodistuksia ja lupakirjoja, jotka sen kansalaiselle on myöntänyt jokin muu valtio.

5 artikla

a) Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten saapumista tai lähtöä sekä liikennöimistä ja lentämistä sen alueella, on sovellettava toisen sopimuspuolen nimeämien lentoliikenneyritysten käyttämiin ilma-aluksiin.

b) Matkustajien, henkilöstön ja rahtaajien on, sekä henkilökohtaisesti että toimissa, joita kolmas mies suorittaa heidän nimessään ja lukuunsa, noudatettava lakeja ja määräyksiä, jotka kummankin sopimuspuolen alueella koskevat matkustajien, henkilöstön ja vastaavasti tavarantoimituksen saapumista, oleskelua ja lähtöä, kuten maahantuloa ja maastalähtöä, siirtolaisuutta, passia, tullia ja karanteemia koskevia määräyksiä.

6 artikla

Kumpikin sopimuspuoli pidättää itselleen oikeuden kieltää tai peruuttaa toisen sopimuspuolen nimeämältä yritykseltä liikennöimisluvan, milloin se ei katso toteennäytetyksi, että yritys on viimeksi mainitun sopimuspuolen maan kansalaisten olennaisesti omistama ja tehokkaasti valvoma, tai ellei tämä lento-

b) Drivmedel, smörjolja och reservdelar, som av lufttrafikföretag, utsett av ena avtalsslutande parten, eller för dylikt företags räkning införes till den andra avtalsslutande partens territorium, och som uteslutande äro avsedda för ifrågavarande företags räkning, skola, i vad avser tull- och inspektionsavgifter eller andra avgifter och pålagor i detta territorium, vara föremål för lika förmånlig behandling som den, som medgives inhemska företag eller företag tillhörande mest gynnad nation.

c) Drivmedel, smörjolja, reservdelar, sedvanlig utrustning och förnödenheter som befinna sig ombord på civila luftfartyg tillhörande sådant endera avtalsslutande partens lufttrafikföretag, som medgivits rätt att bedriva lufttrafik å i bilagan angivna flyglinjer, skola, vid ankomst till eller avfärd från andra avtalsslutande partens territorium vara fritagna från tull- och inspektionsavgifter eller andra liknande pålagor, även för det fall att sådana förråd nyttjas eller förbrukas av ifrågavarande luftfartyg under flygning över sistnämnda parts territorium.

Artikel 4

Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och tillståndsbevis som utfärdats eller förlänats giltighet av en av de avtalsslutande parterna, skola tillerkännas giltighet av den andra avtalsslutande parten i vad gäller trafik på de i bilagan angivna flyglinjerna. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig emellertid rätt att, beträffande trafik över dess eget territorium, icke godkänna luftfartscertifikat och tillståndsbevis utfärdade för dess egna medborgare av annan stat.

Artikel 5

a) Avtalsslutande parts lagar och bestämmelser angående ankomst till och avfärd från dess territorium av luftfartyg i internationell lufttrafik eller angående sådana luftfartygs begagnande och navigering inom dess territorialgränser skola äga tillämpning på luftfartyg tillhörande det eller de företag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

b) Passagerare, besättning och befraktare skola, såväl i sitt personliga förhållande som i vad gäller handlingar, som av tredje man utföras i deras namn och för deras räkning, åtlyda lagar och bestämmelser, vilka på vardera avtalsslutande partens territorium reglera inresa, uppehåll och avresa för passagerare, personal och motsvarande bestämmelser för gods, såsom bestämmelser angående in- och utresa, immigration, pass, tull och karantän.

Artikel 6

Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig rätt att förvägra eller återkalla trafiktillstånd för företag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten, därest den icke finner det styrkt, att en väsentlig del av äganderätten till företaget innehaves av och den faktiska kontrollen över detta utövas av medborgare i

liikenneyritys, edellä olevan 5 artiklan mukaisesti, noudata sen maan lakeja ja määräyksiä, jonka alueella se liikennöi tai täytä tämän sopimuksen mukaisia velvollisuuksia.

7 artikla

Tämä sopimus ja kaikki siihen liittyvät välipuheet on rekisteröitävä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

8 artikla

Jos jompikumpi sopimuspuoli pitää tämän sopimuksen liitteen jonkin määräyksen muuttamista suotavana, se voi pyytää neuvotteluja tässä tarkoituksessa molempien sopimuspuolten asianomaisten ilmailuviranomaisten kesken. Sellaiset neuvottelut on aloitettava 60 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Jokainen muutos, josta mainitut ilmailuviranomaiset ovat keskenään sopineet, astuu voimaan sitten kun se on vahvistettu noottienvaihdolla.

Jos tulee voimaan molempien sopimuspuolten osalta yleinen monenkeskinen ilmakuljetussopimus, näiden on neuvoteltava tämän sopimuksen ja sen liitteen saattamiseksi sopusointuun mainitun yleissopimuksen määräysten kanssa.

9 artikla

a) Sopimuspuolet sopivat siitä, että jokainen tämän sopimuksen tai sen liitteen tulkintaa tai soveltamista koskeva erimielisyys, jota ei voida ratkaista välitöntä neuvottelutietä, siirretään niiden yhteisesti nimeämälle välitystuoimioistuimelle tai muule henkilölle tai elimelle.

b) Sopimuspuolet sitoutuvat noudattamaan ilmoitettua päätöstä.

c) Sellainen erimielisyys voidaan kuitenkin molempien sopimuspuolten niin halutessa esittää Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetulla Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksella perustetun Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostolle.

10 artikla

Kumpikin sopimuspuoli voi ilmoittaa toiselle aikovansa irtisanoa tämän sopimuksen. Sellainen irtisanominen astuu voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä, kun toinen sopimuspuoli on vastaanottanut irtisanomisilmoituksen, ellei irtisanomista peruuteta molemminpuolisesta sopimuksesta ennen tämän määräajan päättymistä.

den sistnämnda avtalsslutande partens land, eller därest detta lufttrafikföretag icke, såsom föreskrives i artikel 5 härovan, ställer sig till efterrättelse lagar och bestämmelser i det land, inom vars område det bedriver lufttrafik, eller icke fullgör sina skyldigheter enligt denna överenskommelse.

Artikel 7

Föreliggande överenskommelse och alla därmed förbundna avtal skola inregistreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 8

Därest endera av de avtalsslutande parterna finner det önskvärt att vidtaga förändringar i någon av bestämmelserna i bilagan till denna överenskommelse, må parten anhålla, att de båda avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter skola förhandla i detta syfte. Dylika förhandlingar skola taga sin början inom loppet av 60 dagar, räknat från dagen för ansökans ingivande. Varje ändring, om vilken överenskommelse träffats mellan ovannämnda luftfartsmyndigheter, träder i kraft sedan den bekräftats genom noteväxling.

Därest en allmän multilateral luftfartskonvention träder i kraft för båda avtalsslutande parterna, skola dessa förhandla i syfte att bringa denna överenskommelse med bilaga i överensstämmelse med bestämmelserna i nämnda konvention.

Artikel 9

a) De avtalsslutande parterna överenskomma att till skiljedomstol eller till annan person eller annat organ, som de gemensamt utsett, hänskjuta varje tvist rörande tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse eller dess bilaga, som icke kan lösas genom direkta förhandlingar.

b) De avtalsslutande parterna förbinda sig att ställa sig det meddelade utslaget till efterrättelse.

c) Sådan tvist må dock om båda de fördragsslutande parterna så önska, framläggas inför rådet i den Internationella civila luftfartsorganisationen, upprättad genom den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade konventionen angående internationell civil luftfart.

Artikel 10

Vardera avtalsslutande parten må meddela den andra parten sin avsikt att uppsäga denna överenskommelse. Sådan uppsägning träder i kraft tolv månader efter den dag, då den andra avtalsslutande parten mottog meddelande om uppsägningen, såvida icke före utgången av denna tidrymd uppsägningen återkallas genom ömsesidig överenskommelse.

11 artikla

Tämä sopimus tulee voimaan 1 päivänä toukokuuta 1949.

TÄMÄN VAKUUDEKSI me, hallitstemme siihen asianmukaisesti valtuuttamina, olemme allekirjoittaneet tämän sopimuksen ja varustaneet sen sinetillämme.

TEHTY Helsingissä 26 päivänä huhtikuuta 1949 kahtena suomen- ja ruotsinkielisenä kappaleena, ja molemmat tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset.

Suomen hallituksen puolesta :
Uuno TAKKI

Ruotsin hallituksen puolesta :
Otto JOHANSSON

L I I T E

I

Suomen hallitus myöntää Ruotsin hallitukselle oikeuden yhden tai useamman tämän nimeämän lentoliikenneyrityksen avulla harjoittaa kansainvälistä liikennettä jälempänä mainituilla lentoreiteillä :

Tukholma—Helsinki, molempiin suuntiin;
Tukholma—Helsinki ja edelleen, molempiin suuntiin;
Tukholma—Turku, molempiin suuntiin;
Tukholma—Maarianhamina, molempiin suuntiin;
Sundsvall/Härnösand—Vaasa, molempiin suuntiin.

Ruotsin hallitus myöntää Suomen hallitukselle oikeuden yhden tai useamman tämän nimeämän lentoliikenneyrityksen avulla harjoittaa kansainvälistä liikennettä jälempänä mainituilla lentoreiteillä :

Helsinki—Tukholma, molempiin suuntiin;
Helsinki—Norrköping (Visby) ja edelleen, molempiin suuntiin;
Turku—Tukholma, molempiin suuntiin;
Maarianhamina—Tukholma, molempiin suuntiin;
Vaasa—Sundsvall/Härnösand, molempiin suuntiin.

II

Yhdellä tai useammalla lentoliikenneyrityksellä, jonka toinen sopimuspuoli on nimennyt tämän sopimuksen määräysten mukaisesti, tulee toisen sopimuspuolen alueella olla ylilento-oikeus ja oikeus laskuihin ilman kaupallista tarkoitusta sekä myös oikeus kaupallisessa tarkoituksessa ottaa ja jättää matkustajia, postia ja tavaraa edellämainittujen lentoreittien varrella luetelluissa paikoissa.

Artikel 11

Denna överenskommelse träder i kraft den 1 maj 1949.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV hava undertecknade, av sina respektive regeringar därtill behörigen befullmäktigade ombud, undertecknat denna överenskommelse och försett densamma med sina sigill.

SOM SKEDDE i Helsingfors den 26 april 1949 i två exemplar på finska och svenska språken, vilka båda texter skola äga lika vitsord.

För Finlands regering :
Uuno TAKKI

För Sveriges regering :
Otto JOHANSSON

B I L A G A

I

Finlands regering beviljar Sveriges regering rätt att med ett eller flera lufttrafikföretag, utsedda av Sveriges regering, bedriva internationell trafik på här nedan angivna flyglinjer :

Stockholm—Helsingfors, i båda riktningarna;
Stockholm—Helsingfors och platser därbortom, i båda riktningarna;
Stockholm—Åbo, i båda riktningarna;
Stockholm—Mariehamn, i båda riktningarna;
Sundsvall/Härnösand—Vasa, i båda riktningarna.

Sveriges regering beviljar Finlands regering rätt att med ett eller flera lufttrafikföretag, utsedda av Finlands regering, bedriva internationell trafik på här nedan angivna flyglinjer :

Helsingfors—Stockholm, i båda riktningarna;
Helsingfors—Norrköping (Visby) och platser därbortom, i båda riktningarna;
Åbo—Stockholm, i båda riktningarna;
Mariehamn—Stockholm, i båda riktningarna;
Vasa—Sundsvall/Härnösand, i båda riktningarna.

II

Det eller de lufttrafikföretag, som den ena avtalsslutande parten utsett enligt bestämmelserna i denna överenskommelse, skola inom den andra avtalsslutande partens territorium äga rätt till överflygning och mellanlandning för andra än kommersiella ändamål, ävensom rätt att för kommersiella ändamål avsätta och taga ombord passagerare, post och last till och från de platser, som uppräknats i ovan angivna flyglinjer.

III

Sopimuspuolet sopivat

a) että kummankin sopimuspuolen lentoliikenneyritysten tarjoaman liikennekapasiteetin on mahdollisimman tarkoin vastattava liikennetarvetta;

b) että kummankin sopimuspuolen nimeämien lentoliikenneyritysten on harjoitettavaan liikennettä yhteisillä reiteillä otettava huomioon toistensa edut, niin ettei kysymyksessä olevien reittien liikennöimistä vaikeuteta;

c) että edellämainittujen lentoreittien päätarkoituksena on oleva sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen, joka vastaa lentoliikenneyrityksen kotimaan ja reitin päätemaan välistä liikennetarvetta;

d) että oikeutta ottaa tai jättää kansainvälistä kolmanteen maahan menevää tai sieltä tulevaa kuormaa mainituilla paikoilla ja reiteillä toisen sopimuspuolen alueella, on käytettävä sopusoinnussa kummankin sopimuspuolen hyväksymien lentoliikenteen tarkoituksenmukaisen kehityksen yleisten periaatteiden kanssa sekä ottaen huomioon, että liikennekapasiteetti on suhteellinen

1. liikennetarpeeseen alkuperämaan ja määrämaiden välillä;

2. kauttakulkuliikenteen tarpeisiin;

3. niiden alueiden liikennetarpeeseen, joiden kautta lentoreitti kulkee, kun ensin on otettu huomioon paikalliset ja alueelliset reitit.

IV

1. Kuljetusmaksut on vahvistettava kohtuullisiksi ottaen huomioon erityisesti toimintakustannukset, kohtuullisen voiton sekä toisten yritysten soveltamat maksut samoin kuin kunkin lentoreitin erityisen luonteen, kuten lentonopeuden ja mukavuuden.

2. Näitä kuljetusmaksuja vahvistettaessa on otettava huomioon Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) ehdotukset.

3. Mainitun liiton ehdotusten puuttuessa on Suomen ja Ruotsin lentoliikenneyritysten yhdessä sovittava niistä kuljetusmaksuista, joita on sovellettava matkustajiin ja tavaraan nähden yritysten reittien yhteisillä osilla, sitten kun, mikäli havaitaan tarpeelliseksi, on neuvoteltu samaa reittiä joko kokonaan tai osittain liikennöivän kolmannen maan lentoliikenneyrityksen kanssa.

4. Siten päätetyt kuljetusmaksut on alistettava sopimuspuolten asianomaisten ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi.

5. Elleivät nimetyt lentoliikenneyritykset voisi sopia kuljetusmaksujen vahvistamisesta, on sopimuspuolten ilmailuviranomaisten yritettävä saada aikaan tyydyttävä ratkaisu.

6. Viimeisenä keinona on asia siirrettävä sopimuksen 9 artiklan määräysten mukaisesti välitystuomioistuimelle.

III

De avtalsslutande parterna överenskomma

a) att den trafikkapacitet, som ställes till förfogande av de båda avtalsslutande parternas luftrafikföretag, skall nära ansluta sig till trafikbehovet;

b) att de av de båda avtalsslutande parterna utsedda luftrafikföretagen vid bedrivandet av trafik på gemensamma sträckor skola taga hänsyn till varandras intressen, så att icke något intrång sker på respektive linjer;

c) att det huvudsakliga ändamålet med de ovan anförda flyglinjerna skall vara att erbjuda en kapacitet, som motsvarar trafikbehovet mellan det land där luftrafikföretaget har sitt säte och destinationslandet;

d) att rätten att på angivna platser och sträckor inom den andra avtalsslutande partens territorium taga ombord och avsätta internationell trafik till eller från ett tredje land, skall utövas i överensstämmelse med de av de båda avtalsslutande parterna erkända allmänna grundsatserna för en ändamålsenlig utveckling av luftfarten samt under beaktande av att trafikkapaciteten anpassas efter

1. trafikbehovet mellan ursprungslandet och destinationsländerna;
2. transitotrafikens behov;
3. det förefintliga trafikbehovet inom de områden, som flyglinjen passerar, sedan hänsyn tagits till lokala och regionala linjer.

IV

1. Taxorna skola fastställas vid en skälig nivå under hänsynstagande särskilt till driftsekonomien, skälig vinst och de taxor som tillämpas av andra företag, ävensom till varje flyglinjes särskilda egenskaper, såsom flyghastighet och bekvämlighet.

2. Vid fastställandet av dessa taxor skall hänsyn tagas till den Internationella Lufttrafikorganisationens (IATA) förslag.

3. I brist på förslag från nämnda organisation skola de finska och svenska lufttrafikföretagen i förening överenskomma om de taxor, som skola tillämpas för passagerare och gods på de sträckor, som äro gemensamma för deras linjer, sedan, därest så befinnes nödvändigt, samråd ägt rum med tredje lands luftrafikföretag, som helt eller delvis driver trafik på samma sträckor.

4. De sålunda beslutade taxorna skola underställas de avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter för godkännande.

5. Därest de utsedda luftrafikföretagen icke skulle kunna enas om fastställandet av taxorna, skola de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter beivra sig att åvägabringa en tillfredsställande lösning.

6. Som sista utväg skall saken hänskjutas till skiljedom i enlighet med bestämmelserna i artikel 9 i överenskommelsen.

TRANSLATION¹ — TRADUCTION²No. 1318. AGREEMENT³ BETWEEN FINLAND AND SWEDEN REGARDING AIR TRANSPORT. SIGNED AT HELSINKI, ON 26 APRIL 1949

The Government of Finland and the Government of Sweden, having decided to conclude an agreement regarding civil air communications between Finland and Sweden, have accordingly appointed representatives authorized for this purpose, who have agreed as follows :

Article 1

The Contracting Parties grant to each other the rights specified in the attached annex, necessary for the establishment of the air routes and services therein indicated. The Contracting Party to whom the rights have been granted may at its option take up traffic on these routes immediately or at a later date.

Article 2

a) Each of the air services which one Contracting Party has granted the other the rights to establish, shall be put into operation as soon as the latter party has designated an airline or airlines to operate the route concerned. The Contracting Party granting the rights shall, subject to the stipulations of article 6 hereof, be bound to grant without delay the requested operating permission to the airline or airlines designated.

b) The contracting party granting the rights may, before giving the appropriate operating permission to the designated airline or airlines to operate the air routes indicated in this Agreement, require such airline or airlines to qualify under the laws and regulations in force by aeronautical authorities of that Contracting Party.

Article 3

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

a) The charges which either of the Contracting Parties may impose on airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities,

¹ Translation communicated by the International Civil Aviation Organization.

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

³ Came into force on 1 May 1949, in accordance with article 11.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 1318. ACCORD¹ ENTRE LA FINLANDE ET LA SUÈDE
RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A HEL-
SINKI, LE 26 AVRIL 1949

Le Gouvernement de la Finlande et le Gouvernement de la Suède, ayant décidé de conclure un accord relatif aux communications aériennes entre la Finlande et la Suède, ont désigné à cette fin des plénipotentiaires qui, à ce dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

Les Parties contractantes s'accordent mutuellement les droits énoncés dans l'annexe ci-jointe, qui sont nécessaires à l'établissement des services aériens définis dans ladite annexe. Ces services pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 2

a) Les services aériens pourront être mis en exploitation dès que la Partie contractante qui aura reçu de l'autre Partie contractante le droit de les établir aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter la route en question. La Partie contractante qui accorde les droits sera, sous réserve des dispositions de l'article 6 ci-après, tenue de donner sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées.

b) Avant de donner à l'entreprise ou aux entreprises désignées la permission d'exploiter les routes mentionnées dans le présent Accord, la Partie contractante qui accorde les droits pourra, conformément aux lois et règlements en vigueur dans son territoire, exiger que ladite ou lesdites entreprises soumettent à ses autorités aéronautiques la preuve de leur capacité.

Article 3

Afin d'empêcher les pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement, il est convenu que :

a) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer aux entreprises de l'autre Partie contractante pour l'utilisation de ses aéroports et autres

¹ Entré en vigueur le 1er mai 1949, conformément à l'article 11.

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

b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of an airline designated by the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of that airline, shall, with respect to the imposition of Customs duties, inspection fees or other national duties or charges by the Contracting Party whose territory is entered, be accorded treatment not less favourable than that granted to national airlines or to the airlines of the most favoured nation.

c) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board civil aircraft of the airlines of one Contracting Party authorized to operate services described in the annex shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt from Customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights above the territory of the latter party.

Article 4

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

Article 5

a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission 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 be applicable to aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

b) Passengers, crew and charterers shall comply, when acting personally or through an agent acting in their name and on their behalf, with laws and regulations which, in the territory of each of the Contracting Parties, govern the entry, sojourn and departure of passengers, crew and, correspondingly, of cargo, such as regulations relating to entry, departure, immigration, passports, Customs and quarantine.

installations et services ne seront pas plus élevées que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou pour le compte de ladite entreprise, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette dernière, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes imposés par la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'aéronef aura pénétré, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises de transports aériens nationales ou à celles de la nation la plus favorisée.

c) Les carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs civils des entreprises d'une Partie contractante autorisées à exploiter les services définis dans l'annexe, seront exempts, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante, des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient utilisés ou consommés par lesdits aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 4

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

Article 5

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

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

Article 6

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the operating permission of an airline designated by the other Contracting Party if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the latter Contracting Party, or in case of failure by such airline to comply as prescribed in article 5 above with the laws and regulations of the State within the territory of which it operates air services, or otherwise fails to fulfil its obligations under this Agreement.

Article 7

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

Article 8

In the event that either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any of the stipulations in the annex to this Agreement, that party may request consultation between the competent aeronautical authorities of both Contracting Parties. Such consultation shall begin within sixty days from the date of request. Modifications agreed upon by these aeronautical authorities will come into effect after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

If a general multilateral air transport Convention accepted by both Contracting Parties enters into force, both Contracting Parties will negotiate with the purpose of conforming the present Agreement and annex with the provisions of such convention.

Article 9

a) The Contracting Parties agree to submit any dispute relative to the interpretation or application of the present Agreement or its annex, which cannot be settled through direct negotiations, to a tribunal of arbitration or to any other person or body mutually agreed upon.

b) The Contracting Parties undertake to comply with the decision thus given.

c) Any such dispute may, if both Contracting Parties so desire, be submitted to the Council of the International Civil Aviation Organization established through the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on December 7, 1944.¹

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, and Vol. 51, p. 336.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou si l'entreprise ne se conforme pas, comme indiqué à l'article 5 ci-dessus, aux lois et règlements de l'État dans le territoire duquel elle exploite des services aériens, ou si, de toute autre manière, elle ne s'acquitte pas des obligations que lui impose le présent Accord.

Article 7

Le présent Accord et toutes les conventions y relatives seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 8

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une disposition quelconque de l'annexe du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu à ce sujet entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes. Lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Les modifications dont lesdites autorités aéronautiques seront convenues prendront effet lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Au cas où entrerait en vigueur, en matière de transports aériens, une convention multilatérale de caractère général acceptée par les deux Parties contractantes, celles-ci se consulteront en vue de rendre les dispositions du présent Accord et de son annexe conformes à celles de ladite convention.

Article 9

a) Les Parties contractantes sont convenues de soumettre à la décision d'un tribunal arbitral, ou à celle d'une autre personne ou d'un autre organisme choisi de commun accord, tout différend quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision ainsi rendue.

c) Si les deux Parties contractantes le désirent, tout différend de cet ordre pourra être porté devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale institué par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944¹.

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, et vol. 51, p. 336.

Article 10

Either of the Contracting Parties may notify the other of its intention to terminate the present Agreement. This Agreement shall terminate twelve months after the day when the other contracting party received the notice of termination, unless the notice is withdrawn by mutual agreement prior to the expiry of this period.

Article 11

This Agreement comes into force on the 1st of May 1949.

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

DONE in Helsinki in duplicate this 26th day of April 1949, in the Finnish and Swedish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Finland :
(Signed) Uuno TAKKI

For the Government of Sweden :
(Signed) Otto JOHANSSON

ANNEX

I

The Government of Finland grants to the Government of Sweden the right to conduct air transport services by one or more airlines designated by the Government of Sweden on the air routes specified below :

- Stockholm—Helsinki, in both directions;
- Stockholm—Helsinki and points beyond, in both directions;
- Stockholm—Turku (Åbo), in both directions;
- Stockholm—Maarianhamina (Mariehamn), in both directions;
- Sundsvall/Härnösand—Vaasa (Vasa), in both directions.

The Government of Sweden grants to the Government of Finland the right to conduct air transport services by one or more airlines designated by the Government of Finland on the air routes specified below :

- Helsinki—Stockholm, in both directions;
- Helsinki—Noorköping (Visby) and points beyond, in both directions;
- Turku (Åbo)—Stockholm, in both directions;
- Maarianhamina (Mariehamn)—Stockholm, in both directions;
- Vaasa (Vasa)—Sundsvall/Härnösand, in both directions.

Article 10

Chacune des Parties contractantes pourra notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. L'Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 11

Le présent Accord entrera en vigueur le 1er mai 1949.

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

FAIT à Helsinki, en double exemplaire, le 26 avril 1949, en langue finnoise et en langue suédoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la Finlande :
(Signé) Uuno TAKKI

Pour le Gouvernement de la Suède :
(Signé) Otto JOHANSSON

ANNEXE

I

Le Gouvernement finlandais accorde au Gouvernement suédois le droit d'exploiter en trafic international, par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises désignées par ce dernier, les routes indiquées ci-après :

- De Stockholm à Helsinki, dans les deux sens;
- De Stockholm à Helsinki et au-delà, dans les deux sens;
- De Stockholm à Turku, dans les deux sens;
- De Stockholm à Maarianhamina, dans les deux sens;
- De Sundsvall/Härnösand à Vaasa, dans les deux sens.

Le Gouvernement suédois accorde au Gouvernement finlandais le droit d'exploiter en trafic international, par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises désignées par ce dernier, les routes indiquées ci-après :

- D'Helsinki à Stockholm, dans les deux sens;
- D'Helsinki à Norrköping (Visby) et au-delà, dans les deux sens;
- De Turku à Stockholm, dans les deux sens;
- De Maarianhamina à Stockholm, dans les deux sens;
- De Vaasa à Sundsvall/Härnösand, dans les deux sens.

II

On or more airlines designated by each of the Contracting Parties under the conditions provided in this Agreement will enjoy, in the territory of the other Contracting Party, rights of transit and of stops for non-traffic purposes, as well as the right to embark and disembark in international traffic passengers, mail and cargo at the points enumerated on each of the routes specified above.

III

The Contracting Parties agree that :

(a) The traffic capacity provided by the airlines of either Contracting Party shall bear a close relationship to the traffic demand;

(b) In the operation by the designated airlines of routes served by both Contracting Parties the interests of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services provided by the latter on all or part of such routes;

(c) The primary objective of the air services specified above shall be the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which the airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic;

(d) The right to embark and to disembark, on the specified points and routes, international traffic destined for and coming from third countries shall be applied in accordance with the general principles of orderly development of air transportation to which both Contracting Parties subscribe, and shall be subject to the general principle that the traffic capacity shall be related :

(1) To traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;

(2) To the requirements of through airline operations;

(3) To the traffic requirements in the areas through which the airline passes after taking account of local and regional services.

IV

(1) The determination of rates shall be made at reasonable levels, due regard being paid particularly to cost of operation, reasonable profit and rates charged by other airlines as well as the characteristics of each service such as speed and comfort.

(2) In the determination of these rates due regard shall be paid to recommendations made by the International Air Transport Association (IATA).

(3) In the absence of such recommendations, the Finnish and Swedish airlines shall agree between them on the rates to be applied as to passengers and cargo on routes operated by both airlines after consultation, when necessary, with an airline of a third country operating the same route or part thereof.

(4) The rates so agreed upon shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

(5) If the designated airlines cannot agree upon the determination of rates, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to find a satisfactory solution.

(6) In the last resort, the matter shall be referred to arbitration as provided in article 9 of this Agreement.

II

Les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par chacune des Parties contractantes, dans les conditions prévues au présent Accord, bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, du droit de survol, du droit d'escale non commerciale et du droit de charger et de décharger des passagers, des marchandises et du courrier, à des fins commerciales, aux points situés sur les routes indiquées ci-dessus.

III

Les deux Parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

a) La capacité de transport offerte par les entreprises des deux pays devra être adaptée de près aux besoins du trafic;

b) En exploitant les services sur les trajets qu'elles utilisent en commun, les entreprises des deux pays tiendront compte de leurs intérêts mutuels, afin que leurs services respectifs ne soient pas indûment affectés;

c) Les services assurés sur les routes désignées ci-dessus auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant aux besoins du trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise de transports aériens et le pays de destination du trafic;

d) Le droit de charger et de décharger en trafic international, aux points et sur les routes indiqués ci-dessus, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique de la navigation aérienne approuvés par les deux Gouvernements et de façon que la capacité soit en rapport avec :

1) Les besoins du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;

2) Les besoins du trafic en transit;

3) Les besoins du trafic dans les régions desservies par l'entreprise, compte dûment tenu des services locaux et régionaux.

IV

1) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs appliqués par d'autres entreprises, ainsi que des caractéristiques de chaque service, telles que la vitesse et le confort.

2) Lors de la fixation desdits tarifs, il sera tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA).

3) En l'absence de recommandations émanant de cette organisation, les entreprises finlandaises et suédoises fixeront de commun accord les tarifs à appliquer pour les passagers et le fret sur les sections de routes exploitées en commun, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transports aériens de pays tiers exploitant tout ou partie des mêmes routes.

4) Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux pays.

5) Si les entreprises ne parviennent pas à se mettre d'accord sur les tarifs, les autorités aéronautiques compétentes des deux pays s'efforceront de parvenir à une solution satisfaisante.

6) En dernière instance, la question sera soumise à l'arbitrage, conformément aux dispositions de l'article 9 de l'Accord.

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I

SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS

Helsingfors den 26 april 1949

Herr Minister,

Under hänvisning till den denna dag undertecknade luftfartsöverenskommelsen mellan Sverige och Finland har jag härmed äran meddela, att Sveriges regering i enlighet med artikel 2 utser Aktiebolaget Aerotransport (ABA) att trafikera de i avdelning I i bilagan angivna flyglinjerna.

I detta sammanhang och under hänvisning till motsvarande överenskommelse mellan Finland å ena sidan samt Danmark respektive Norge å andra sidan har jag äran på Sveriges regerings vägnar bekräfta, att under de förhandlingar, som föregått överenskommelsens undertecknande, enighet nåtts om följande.

1. Aktiebolaget Aerotransport (ABA) må utöva de bolaget jämlikt överenskommelsen tillkommande rättigheterna såsom deltagare i Scandinavian Airlines System (SAS). Sistnämnda företag är en gemensam driftsorganisation i vilken, förutom ABA, Det Danske Luftfartsselskab (DDL) och Det Norske Luftfartsselskab (DNL) ingå såsom deltagare, vilken driftsorganisation är upprättad i överensstämmelse med bestämmelserna i kapitel XVI i konventionen om internationell civil luftfart. ABA skall sålunda vara berättigat att, på sätt närmare regleras av vederbörande luftfartsmyndighet, trafikera de enligt luftfartsöverenskommelsen medgivna flyglinjerna med användande av flygplan, besättningar och materiel som tillhör ettdera av DDL och DNL eller båda företagen.

2. I den omfattning ABA begagnar flygplan, besättningar och materiel som tillhör övriga i SAS deltagande trafikföretag skola luftfartsöverenskommelsens bestämmelser äga tillämpning på dylika flygplan, besättningar och materiel på samma sätt som om ABA varit ägare därav, och vederbörande svenska myndigheter respektive ABA påtaga sig full ansvarighet härför inom överenskommelsens ram.

Mottag, Herr Minister, försäkran om min utmärkta högaktning.

(u) O. JOHANSSON

Herr Uuno Takki
T.f. Minister för Utrikesärendena
Helsingfors

TRANSLATION¹ — TRADUCTION²

TRADUCTION — TRANSLATION

Helsinki, 26 April 1949

Helsinki, le 26 avril 1949

Monsieur le Ministre,

Monsieur le Ministre,

With reference to the Agreement between Sweden and Finland relating to Air Services which has been signed this day, I herewith have the honour to inform you that, in accordance with Art. 2 thereof, the Swedish Government designate Aktiebolaget Aero-transport (ABA) as the airline authorized to operate the air services mentioned in Part I of the Annex.

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens conclu ce jour entre la Suède et la Finlande, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement suédois, conformément aux dispositions de l'article 2 de cet Accord, a désigné la compagnie Aktiebolaget Aero-transport (ABA) pour exploiter les services aériens indiqués dans la section I de l'annexe.

In this connection and in referring to the corresponding agreement between Finland on the one hand and Denmark and Norway respectively on the other, I have the honour to confirm, on behalf of the Swedish Government, that, in the course of the negotiations preceding the signing of the Agreement, agreement has been reached regarding the following :

A ce propos, et me référant aux accords analogues conclus par la Finlande avec le Danemark et la Norvège, respectivement, j'ai l'honneur de confirmer, au nom du Gouvernement suédois, qu'au cours des négociations qui ont précédé la signature de l'Accord, il a été convenu de ce qui suit :

1. Aktiebolaget Aero-transport (ABA) shall be authorized to exercise the rights granted to them under this Agreement as partners in the Scandinavian Airlines System (SAS). The latter is a joint operating organization whose partners, besides ABA, are Det Danske Luftfartsselskab (DDL) and Det Norske Luftfartsselskap (DNL) and which has been established in accordance with the provisions of Chapter XVI of the Convention on International Civil Aviation. ABA shall consequently be authorized in a manner further to be defined by the

1. La compagnie Aktiebolaget Aero-transport (ABA) pourra exercer les droits que lui confère l'Accord en sa qualité de membre du Scandinavian Airlines System (SAS). Ce dernier est une organisation d'exploitation en commun qui comprend, outre l'ABA, les compagnies Det Danske Luftfartsselskab (DDL) et Det Norske Luftfartsselskap (DNL), et qui a été constituée conformément aux dispositions du chapitre XVI de la Convention relative à l'aviation civile internationale. En conséquence, l'ABA pourra, dans les conditions que préciseront les

¹ Translation communicated by the International Civil Aviation Organization.

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

competent civil aviation authority to operate the air services established by the Agreement on Air Services by making use of aircraft, crews and equipment belonging to either DDL or DNL or to both these airlines jointly.

2. Inasfar as ABA make use of aircraft, crews and equipment belonging to the other partners in the SAS, the provisions of the Agreement relating to Air Services shall be applied to such aircraft, crews and equipment in the same way as if they were the property of ABA, and the relevant Swedish authorities or respectively ABA assume full responsibility in this respect as regards the provisions of the Agreement.

Accept, Monsieur le Ministre, the assurances of my highest consideration.

(Signed) O. JOHANSSON

Monsieur Uuno Takki
Acting Minister for Foreign Affairs

Helsinki

autorités aéronautiques compétentes, exploiter les services aériens établis en vertu de l'Accord relatif aux transports aériens en utilisant des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant soit à la DDL, soit à la DNL, soit à ces deux compagnies.

2. Dans la mesure où l'ABA utilisera des aéronefs, des équipages ou du matériel appartenant aux autres entreprises qui font partie du SAS, les dispositions de l'Accord relatif aux transports aériens s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel au même titre que s'ils appartenaient à l'ABA; les autorités suédoises compétentes et l'ABA en assumeront l'entière responsabilité aux fins de l'Accord.

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

(Signé) O. JOHANSSON

Monsieur Uuno Takki
Ministre des affaires étrangères

par intérim
Helsinki

II

SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS

MINISTERIET FÖR UTRIKESÄRENDENA

Helsingfors den 26 april 1949

Herr Minister,

Under hänvisning till den denna dag undertecknade luftfartsöverenskommelsen mellan Finland och Sverige har jag härmed äran meddela, att Finlands regering i enlighet med artikel 2 utser Aero Osakeyhtiö (Aero) att trafikera de i avdelning I i bilagan angivna flyglinjerna.

I detta sammanhang och under hänvisning till motsvarande överenskommelse mellan Finland å ena sidan samt Danmark respektive Norge å andra sidan har jag äran på Finlands regerings vägnar bekräfta, att under de förhandlingar, som föregått överenskommelsens undertecknande, enighet nåtts om följande.

[See note I — Voir note I]

Mottag, Herr Minister, försäkran om min utmärkta högaktning.

(u) U. PAKKI

Herr Envoyé Otto Johansson
Sveriges Minister i Helsingfors

TRANSLATION¹ — TRADUCTION²

TRADUCTION — TRANSLATION

MINISTRY FOR FOREIGN AFFAIRS

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Helsinki, April 26th, 1949

Helsinki, le 26 avril 1949

Monsieur le Ministre,

Monsieur le Ministre,

With reference to the Agreement between Finland and Sweden relating to Air Services which has been signed this day, I herewith have the honour to inform you that, in accordance with Art. 2 thereof, the Finnish Government designate Aero Osakeyhtiö (Aero) as the airline authorized to operate the air services mentioned in Part I of the Annex.

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens conclu ce jour entre la Finlande et la Suède, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement finlandais, conformément aux dispositions de l'article 2 de cet Accord, a désigné la compagnie Aero Osakeyhtiö (Aero) pour exploiter les services aériens énumérés dans la section 1 de l'annexe.

In this connection and in referring to the corresponding agreement between Finland on the one hand and Denmark and Norway respectively on the other, I have the honour to confirm, on behalf of the Finnish Government, that, in the course of the negotiations preceding the signing of the Agreement, agreement has been reached regarding the following :

A ce propos, et me référant aux accords analogues conclus par la Finlande avec le Danemark et la Norvège, respectivement, j'ai l'honneur de confirmer, au nom du Gouvernement finlandais, qu'au cours des négociations qui ont abouti à la signature de l'Accord, il a été convenu de ce qui suit :

[See note I]

[Voir note I]

Accept, Monsieur le Ministre, the assurances of my highest consideration.

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

(Signed) U. TAKKI

(Signé) U. TAKKI

Monsieur Otto Johansson
Swedish Minister
Helsinki

Monsieur Otto Johansson
Ministre de Suède
Helsinki

¹ Translation communicated by the International Civil Aviation Organization.

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

No. 1319

**SWITZERLAND
and
INDIA**

**Provisional Agreement relating to air services (with annex).
Signed at Berne, on 24 June 1949**

Official texts: English and French.

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

**SUISSE
et
INDE**

**Accord provisoire relatif aux services aériens (avec annex).
Signé à Berne, le 24 juin 1949**

Textes officiels anglais et français.

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

No. 1319. PROVISIONAL AGREEMENT¹ BETWEEN SWITZERLAND AND INDIA RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT BERNE, ON 24 JUNE 1949

The Swiss Federal Council and the Government of India, hereinafter described as the Contracting Parties,

considering:

That the possibilities of Commercial Aviation for the purposes of transport have notably increased;

That it is desirable to organise regular Air Services in a safe and orderly manner and to further as much as possible international co-operation in this field; and

That therefore it is necessary to conclude between Switzerland and India an agreement for the operation of air services on regular routes;

Agree as follows :

Article 1

(a) Each Contracting Party grants to the other in times of peace the right to establish international air services on routes which traverse or terminate in their countries, as specified in the Annex to this agreement.

(b) Each Contracting Party will designate one or more Air Transport Companies hereinafter referred to as Companies for operation on the specified routes and it will decide on the date of commencement of the services.

Article 2

(a) Each Contracting Party will, subject to the provisions of article 10 below, issue the necessary authorisation for operation to the Company or Companies designated by the other Contracting Party :

(b) Nevertheless, before being so authorised to commence any or all of the services agreed upon, the Companies may be called upon to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the authorisation that they are qualified to fulfil the conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by such authorities.

¹ Came into force on 24 June 1949, as from the date of signature, in accordance with article 13.

N° 1319. ACCORD PROVISOIRE¹ RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LA SUISSE ET L'INDE. SIGNÉ A BERNE, LE 24 JUIN 1949

Le Gouvernement de l'Inde et le Conseil fédéral suisse, ci-après dénommés Parties contractantes,

considérant :

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

qu'il est désirable d'organiser des services aériens réguliers d'une manière sûre et ordonnée et de développer autant que possible la coopération internationale dans ce domaine;

qu'il est, par conséquent, nécessaire de conclure entre la Suisse et l'Inde un accord réglementant des transports aériens par des services réguliers;

sont convenus de ce qui suit :

Article premier

a. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante en temps de paix le droit d'établir des services aériens internationaux sur des routes qui traversent les territoires soumis à leur administration ou s'y terminent, comme il est spécifié à l'annexe au présent accord.

b. Chaque Partie contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens, appelées ci-après les entreprises, pour exploiter les services convenus et décidera de la date d'ouverture de ces services.

Article 2

a. Chaque Partie contractante devra, sous réserve de l'article 10 ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

b. Toutefois, avant d'être autorisées à mettre en exploitation les services convenus ou l'un d'entre eux, ces entreprises pourront être appelées à prouver, auprès des autorités aéronautiques de la Partie contractante qui délivre l'autorisation, qu'elles sont qualifiées pour remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 24 juin 1949, conformément à l'article 13.

Article 3

The Contracting Parties agree that :

(a) The Companies of each Contracting Party shall enjoy equal opportunities for the operation of Air Services, between the territories of the two parties;

(b) The transport capacities afforded by the Companies appointed by each Contracting Party shall bear a close relation to the needs of traffic;

(c) The Companies appointed by the Contracting Parties shall respect each other's interests on the common air routes so as not to affect in any undue manner their respective operational services :

(d) The services provided by the Companies shall have as their primary objective the providing of capacity adequate to the traffic demands between the country to which the Company belongs and the countries of ultimate destination of the traffic;

(e) The right to embark and the right to disembark at points, specified in the Annex, international traffic destined for or coming from third countries on the specified air routes shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both the parties subscribe and shall be subject to the general principles that capacity shall be related :

- (i) to traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (ii) to the requirements of through airline operation; and
- (iii) to the traffic requirements of the areas through which the airline passes after taking account of local and regional services.

Article 4

When, for the purpose of economy of onward carriage of through traffic, different aircraft are used in different sections of a route specified, with the point of change in the territory of one of the Contracting Parties, such change of aircraft shall not affect the provisions of this Agreement relating to the capacity of the air service and the carriage of traffic. In such cases the second aircraft shall be scheduled to provide a connecting service with the first aircraft, and shall normally await its arrival.

Article 5

Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to economic operation, reasonable profit and the differences of characteristics of each air service as for example speed and comfort and shall have regard to the recom-

Article 3

Les Parties contractantes conviennent que :

a. Les entreprises de chaque Partie contractante devront jouir de possibilités égales à celles des entreprises de l'autre Partie contractante pour l'exploitation de services aériens entre les territoires soumis à l'administration des Parties contractantes.

b. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées par chaque Partie contractante devra être en relation étroite avec la demande de trafic.

c. Les entreprises désignées par les Parties contractantes prendront en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels, afin de ne pas affecter de façon indue leurs services respectifs.

d. Les services assurés par les entreprises auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise et les pays auxquels le trafic est finalement destiné.

e. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer aux points indiqués à l'annexe du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers sur les routes aériennes spécifiées seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné auxquels souscrivent les deux Parties contractantes, étant entendu que la capacité sera adaptée :

- 1° A la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- 2° Aux exigences de l'exploitation d'un service long-courrier;
- 3° A la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 4

Si, pour économiser sur les transports en transit, il est fait usage d'aéronefs différents sur les différents tronçons d'une route spécifiée, le point où l'on change d'aéronef se trouvant sur le territoire soumis à l'administration d'une Partie contractante, ce changement n'affectera pas les dispositions du présent accord relatives à la capacité de transport offerte et au volume de trafic. Dans de tels cas, le second aéronef sera considéré comme assurant une correspondance avec le premier et devra normalement attendre son arrivée.

Article 5

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant dûment en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque service, telles que la rapidité et le confort.

recommendations made by the International Air Transport Association. In the absence of such recommendations rates to be charged shall be decided in consultation with other companies operating on the same routes. Any rates so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. In the event of disagreement between the Companies, the aeronautical authorities of the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and will take steps to give effect to such agreement. Should the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with article 11 of this agreement.

Article 6

(a) Each of the Contracting Parties agrees that the charges leviable for the utilization of the airports and other facilities by the companies of the other Contracting Party will not exceed such charges as are levied for utilization of such airports and facilities by aircraft pertaining to their own airlines or to other international airlines.

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

(c) All aircraft which the Companies utilise on the routes specified as well as supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt, in the territory of the other Contracting Party, from customs duties, inspection fees, similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by or aboard such aircraft on flights in that territory.

Article 7

Certificates of airworthiness and other certificates or licences issued or deemed valid by one Contracting Party and still in force will be recognised by the other Contracting Party for the purpose of operation of services on the routes agreed upon. Each Contracting Party, however, reserves the right of not recognising as valid in its own territory, certificates and licences issued by another State to its own nationals.

Il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international. A défaut de telles recommandations, les tarifs seront arrêtés après consultation d'autres entreprises de transports aériens desservant les mêmes parcours. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Si les entreprises n'ont pu arriver à une entente, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront elles-mêmes de trouver une solution et prendront les mesures nécessaires en vue de son application. Si les dites autorités ne s'entendaient pas, le différend serait réglé conformément à l'article 11 du présent accord.

Article 6

a. Chaque Partie contractante fera en sorte que les taxes prélevées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par les entreprises de l'autre Partie contractante n'excèdent pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par les aéronefs de ses propres entreprises ou par ceux d'autres entreprises de transports aériens internationaux.

b. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire soumis à l'administration d'une Partie contractante par l'autre Partie contractante, ou pour son compte, ou celui de ses entreprises, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette Partie contractante bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes nationaux imposés aux entreprises de transports aériens qui exploitent des services internationaux.

c. Tout aéronef que les entreprises d'une Partie contractante utilisent sur les routes spécifiées, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans l'aéronef seront, sur le territoire soumis à l'administration de l'autre Partie contractante, exempts des droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés par ou sur l'aéronef au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 7

Les certificats de navigabilité et autres certificats ou licences délivrés ou validés par une Partie contractante et encore en force seront reconnus par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus. Chaque Partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître comme valables sur le territoire soumis à son administration les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article 8

(a) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the authorisations extended to their respective 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 air routes specified together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.

(b) The aeronautical authorities or the airlines of each Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as possible, time-tables, tariff schedules and all other relevant information concerning the operation of the air services and of all modifications thereof.

(c) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on their air services, to, from or over, the territory of the other Contracting Party showing the destination and the origin of the traffic.

Article 9

(a) In the territory of each one of the Contracting Parties, the laws and regulations governing the entry and departure of aircraft belonging to International Traffic or to the flights of such aircraft over the said territory, will be applicable to the aircraft of the Companies of the other Contracting Party.

(b) In the territory of each one of the Contracting Parties, the laws and regulations governing the entry, stay and departure of the passengers, crew or freight, as well as such laws and regulations concerning formalities, immigration, passports, customs and quarantine, will be applicable to passengers, crew and/or freight transported by the aircraft of the Companies of the other Contracting Party during the time the aircraft remains on the said territory.

Article 10

Each Contracting Party reserves the right to itself to withhold or revoke authorisation for operation to a company or companies appointed by the other Contracting Party in the event of a major part of the property and of effective control of the company or companies not vesting in the other Contracting Party or its nationals or in the event of failure to fulfil conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

Article 8

a. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes échangeront le plus rapidement possible les informations concernant les autorisations délivrées à leurs entreprises respectives d'exploiter des services à destination ou en provenance du territoire soumis à l'administration de l'autre Partie contractante ou en transit par ce territoire. Ces informations comprendront des copies des certificats et autorisations applicables aux routes spécifiées, ainsi que les amendements, exemptions et conditions d'exploitation.

b. Les autorités aéronautiques ou les entreprises de chaque Partie contractante feront parvenir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussitôt que possible, les horaires, tarifs et toutes autres informations concernant l'exploitation des services aériens ou la modification de ces derniers.

c. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante feront parvenir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des statistiques du trafic de ses services aériens à destination ou en provenance du territoire soumis à l'administration de l'autre Partie contractante, ou en transit par ce territoire, indiquant la destination et la provenance du trafic.

Article 9

a. Sur le territoire soumis à l'administration de chaque Partie contractante, les lois et règlements régissant l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront aux aéronefs des entreprises de l'autre Partie contractante.

b. Sur le territoire soumis à l'administration de chaque Partie contractante, les lois et règlements régissant l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages ou marchandises transportés par les aéronefs des entreprises de l'autre Partie contractante pendant que ces aéronefs se trouvent sur ledit territoire.

Article 10

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise ou à des entreprises désignées par l'autre Partie contractante chaque fois qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises ne sont pas entre les mains de cette Partie contractante ou de ses ressortissants ou que les conditions auxquelles ont été accordés les droits découlant du présent accord ne sont pas remplies.

Article 11

(a) The Contracting Parties agree to submit to arbitration all disputes concerning and/or relating to the interpretation and/or to the application of this agreement or its Annex which are not settled by negotiations between themselves.

(b) Such dispute will be brought before the Council of the International Civil Aviation Organisation established by the International Civil Aviation Convention signed at Chicago on the 7th December, 1944.¹

(c) Notwithstanding the above, however, the Contracting Parties may with mutual agreement refer the dispute to an Arbitral Council or to any other person or organisation.

(d) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraphs (b) and (c) above.

Article 12

This Agreement and all contracts referring thereto will be registered with the International Civil Aviation Organisation founded by the International Civil Aviation Convention, signed at Chicago on the 7th December, 1944.

Article 13

(a) This Agreement comes into force on the day it is signed.

(b) The aeronautical authorities of the Contracting Parties will, from time to time, consult one another in a spirit of close collaboration, with a view to assuring the observance of the principles and the implementation of the provisions outlined in this Agreement.

(c) This Agreement and its Annex shall be modified to conform to the provisions of any multilateral Convention or Agreement on air transport which is accepted by both Contracting Parties.

(d) Changes to the Annex to this Agreement may be agreed upon between the aeronautical authorities.

(e) Either Contracting Party may terminate the Agreement by notifying the other party a year in advance.

Article 14

(a) For the purpose of this Agreement the terms "Territory", "Air Service", and "International Air Service" shall have the meaning specified in the International Civil Aviation Convention of the 7th December, 1944.

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, and Vol. 51, p. 336.

Article 11

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

b. Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale établi par la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée, à Chicago, le 7 décembre 1944¹.

c. Nonobstant ce qui précède, les Parties contractantes pourront, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant toute autre personne ou organisme.

d. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute sentence rendue en application des paragraphes *b.* et *c.* ci-dessus.

Article 12

Le présent accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée, à Chicago, le 7 décembre 1944.

Article 13

a. Le présent accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

b. 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 à l'accord et à son annexe et de leur exécution satisfaisante.

c. Le présent accord et son annexe seront mis en concordance avec tout accord aéronautique de caractère multilatéral qui serait accepté par les Parties contractantes.

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

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

Article 14

a. Pour les fins du présent accord, les expressions « territoire », « service aérien » et « service aérien international » ont la signification que leur donne la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

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, et vol. 51, p. 336.

(b) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of Switzerland, the Federal Air Office, and in the case of India, the Directorate General of Civil Aviation in India, and in both cases any persons or bodies authorised by competent authorities to perform the functions presently exercised by the above-mentioned authorities.

(c) The term "capacity" shall mean pay load expressed in metric ton-kilometers offered en route concerned during a specified period of time.

(d) The term "traffic" shall mean transport of passengers, baggage, cargo and mail.

(e) 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.

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

DONE at Berne in duplicate this twenty-fourth day of June, nineteen hundred forty-nine, in the French and English languages, both texts being equally authentic.

For the Government of India :
(Signed) Dhirajlal B. DESAI

For the Swiss Federal Council :
(Signed) MAX PETITPIERRE

A N N E X

1. Airlines designated by the Swiss Federal Council shall be entitled to operate air services in both directions on the routes specified, and to land for traffic purposes in India at the points specified, in this paragraph :

From Switzerland via any points in Italy, Greece, Palestine, Lebanon, etc., to Bombay or such points in India as may be agreed between the Contracting Parties and beyond via intermediate points.

2. Airlines designated by the Government of India shall be entitled to operate air services in both directions on the routes specified, in this paragraph :

From India via any points in Pakistan, the Persian Gulf, the Middle East, North Africa and Italy to Geneva or such points in Switzerland as may be agreed between the Contracting Parties and therefrom to Paris, or Brussels, and/or London and beyond via intermediate points.

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

b. L'expression « autorités aéronautiques » désigne, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'air et, en ce qui concerne l'Inde, la Direction générale de l'aviation civile de l'Inde, et aussi, dans les deux cas, toutes personnes ou tous organismes autorisés par les autorités compétentes à exercer les fonctions actuellement assumées par les autorités précitées.

c. L'expression « capacité » signifie charge utile payante, exprimée en kilomètres-tonnes, offerte sur la route en question pendant une période de temps déterminée.

d. L'expression « trafic » signifie transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux.

e. L'annexe au présent accord est réputée partie intégrante de ce dernier et tout renvoi à l'accord est également un renvoi à l'annexe, sauf lorsque le contraire est expressément spécifié.

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

FAIT à Berne, le 24 juin 1949, en double exemplaire, dans les langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Conseil fédéral suisse :
(Signé) Max PETITPIERRE

Pour le Gouvernement de l'Inde :
(Signé) Dhirajlal Bhulabhai DESAI

A N N E X E

1. — Les entreprises désignées par le Conseil fédéral suisse pourront exploiter des services aériens dans les deux directions sur les routes spécifiées ci-après et atterrir en Inde à des fins commerciales aux points indiqués dans ce paragraphe :

De Suisse par n'importe quels points situés en Italie, Grèce, Égypte, Palestine, Liban, Moyen-Orient, jusqu'à Bombay et/ou tels autres points en Inde qui pourront être convenus entre les Parties contractantes et au delà.

2. — Les entreprises désignées par le Gouvernement de l'Inde pourront exploiter des services aériens dans les deux directions sur les routes spécifiées ci-après et atterrir en Suisse à des fins commerciales aux points indiqués dans ce paragraphe :

De l'Inde par n'importe quels points situés dans le Pakistan, sur le Golfe Persique, dans le Moyen-Orient, l'Afrique du Nord et l'Italie, jusqu'à Genève et/ou tels autres points en Suisse qui pourront être convenus entre les Parties contractantes et, de là, à Paris ou Bruxelles et/ou Londres et au delà.

3. — Sur toutes les routes spécifiées, des escales pourront être supprimées à la convenance des entreprises pour tout ou partie des vols.

No. 1320

**EGYPT
and
NETHERLANDS**

**Agreement for the establishment of scheduled air services
between and beyond their respective territories (with
annex). Signed at Cairo, on 8 December 1949**

Official texts: Arabic, Dutch and English.

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

**ÉGYPTE
et
PAYS-BAS**

**Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services
aériens réguliers entre les territoires des deux pays et
au-delà. Signé au Caire, le 8 décembre 1949**

Textes officiels arabe, néerlandais et anglais.

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

٢- يقصد بعبارة «المؤسسات المعنية» شركات النقل الجوي التي تعينها سلطات الطيران التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعنية والتي اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاخر .

٣- يعتبر الملحق المرافق لهذا الاتفاق جزءاً منه وكل اشارة الى الاتفاق تعني ايضا الاشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على غير هذا .

المادة التاسعة عشرة

يسري مفعول هذا الاتفاق بمجرد قيام الحكومة المصرية باخطار الحكومة الهولندية باتسليم التصديق عليه .

يشهد المندوبان الموقمان ادتاه بتفويض من حكومتيهما بانهما وقعا على هذا الاتفاق وختما عليه .

حرر بالقاهرة في
باللغات العربية والهولندية والانجليزية ولكل من هذه
النصوص حجة واحدة .

الملحق

(أ)

١- يرخص للمؤسسات التي تعينها الحكومة المصرية لتشغيل الخطوط المعنية بالهبوط لاغراض تجارية في الاراضي الهولندية وما ورائها ذهابا وايابا على الطرق الجوية التي ستحدد في المستقبل .

٢- يرخص للمؤسسات التي تعينها الحكومة الهولندية لتشغيل الخطوط الجوية المعنية على الطرق الجوية المبينة في ما يلي ذهابا وايابا وكذلك بالهبوط في الاراضي المصرية لاغراض تجارية في النقط الموضحة في هذه الفقرة .

أ - الطرق التي تنتهي في الاراضي المصرية .

هولندا عن طريق فرنسا - ايطاليا (روما) - ويحتل اليونان (اتينا) الى مصر (القاهرة)

ب - الطرق التي تعبر الاراضي المصرية .

١). هولندا عن طريق مصر (القاهرة - العراق (بغداد) - باكستان كراتشي)
(بصرة)

— الهند والى نقط فيما ما ورائها .

٢) هولندا عن طريق مصر (القاهرة) - عدن - سيلان والى نقط فيما ورائها

(ب)

اذا لم يكن للمؤسسات التي عينها احد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف الاخر مكان خاصة بها تؤدي بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات وتحمل - كلما امكن ذلك - جنسية الطرف المتعاقد الاخر الا اذا لم توافق سلطات الطيران التابعة للطرف الاخر على هذا الاختيار

المادة الرابعة عشرة

إذا أصبحت معاهدة متعددة الاطراف بشأن النقل الجوي الدولي المنتظم سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع احكام المعاهدة المذكورة .

المادة الخامسة عشرة

إذا رغب اي الطرفين المتعاقدين في تعديل الاحكام الواردة في الملحق المرافق لهذا الاتفاق فله ان يطلب الدخول في مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين وفي هذه الحالة يجب ان تبدأ هذه المشاورات في خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب وما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات يبدأ العمل بها بعد تأييدها بمدكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسي .

المادة السادسة عشرة

مع عدم الإخلال باحكام المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق .
 ١- إذا نشأ اي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير او تطبيق هذا الاتفاق فعليهما اولاً ان يعملتا جدهما للوصول الى فض هذا الخلاف عن طريق المفاوضات المباشرة بينهما .
 ٢- وإذا تعذر على الطرفين المتعاقدين الوصول الى حل الخلاف بالمفاوضات المباشرة خلال تسعين يوماً .
 أ - يجوز للطرفين المتعاقدين احالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم او اي شخص او هيئة يتفقان عليهما للفصل فيه .

ب- وإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على التحكيم او اذا اتفقا على التحكيم ولم يتفقا على اختيار المحكمين خلال ثلاثين يوماً فلكل منهما ان يطلب الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني ان يفصل في موضوع الخلاف .

٣- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التي تصدر وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة .
 ٤- اذا لم ينفذ احد الطرفين المتعاقدين او اية مؤسسة معينة الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية من هذه المادة . فللطرف الاخر ان يحد او يوقف او يلغي الحقوق التي منحها - بمقتضى هذا الاتفاق - للطرف المتعاقد الاخر المقصر او للمؤسسات المعنية من قبل هذا الطرف .

المادة السابعة عشرة

لاي من الطرفين المتعاقدين ان يعلن الطرف المتعاقد الاخر برغبته في انتهاء هذا الاتفاق في اي وقت يشاء على ان يبلغ هذا الاعلان في نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني . وينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور ١٢ شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الاخر للاعلان الا اذا كان الاعلان بالانتهاء قد سحب الاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة . واذا لم يقر الطرف المتعاقد الاخر باستلامه للاعلان فيعتبر قد تسلمه بعد مضي اربعة عشر يوماً من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني لهذا الاعلان .

المادة الثامنة عشرة

١- فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبار «سلطات الطيران» بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدني في الوقت الحالي او اي شخص او هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية او بوظائف مماثلة لها . وبالنسبة للحكومة الهولندية مدير عام مصلحة الطيران المدني في الوقت الحالي او اي شخص او هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية او بوظائف مماثلة لها .

المادة الحادية عشرة

- ١- تحدد اجور النقل على اساس معقول مع مراعاة جميع عوامل التقدير وعلى الخصوص اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الاجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية الاخرى التي تعمل على الطريق المعين او على جزء منه .
- ٢- تحدد الاجور على الخطوط الجوية المعينة التي تسيرها المؤسسات المعينة طبقا لهذا الاتفاق فيما يتعلق بالنقل بين اقليمين الطرفين المتعاقدين او بين اقليم احد الطرفين المتعاقدين واقليم اي بلد ثالث على الوجه التالي .-
- أ- وفقا لقرارات اي هيئة دولية لمؤسسات النقل الجوي تكون المؤسسات المعينة طبقا لهذا الاتفاق اعضاء بها وبشرط ان يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .
- ب- اذا لم تكن احدى المؤسسات المعينة من اي من الطرفين المتعاقدين عضوا في مثل تلك المنظمة وكذلك اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه في الفقرة (٢ أ) السابقة تحدد الاجور بالاتفاق بين المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين . على انه في الحالات التي لا تعين فيها احدى الدول المتعاقدة مؤسسة للنقل الجوي للعمل على احد الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الاجور على هذا الطريق وفقا للفقرة (٢ أ) فان لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر للقيام بالعمل على هذا الطريق ان تحدد الاسعار التي تتقاضاها .
- ٣- يجب ان تعرض الاجور التي تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها . على ان تكون نافذة بعد مضي ثلاثين يوما من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة الا اذا اعلنت احدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها قبل ذلك .
- ٤- في حالة عدم تحديد الاجور وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة او في حالة عدم موافقة احدى سلطات الطيران على الاجور التي حددت طبقا للفقرة ٢ المذكورة فعلى الطرفين المتعاقدين بدل كل مجهود للوصول الى اتفاق بينهما على تحديدها كما يجب ان يتخذ ما يلزم من الاجراءات لتنفيذ ما اتفقا عليه . اما اذا تعذر ذلك فيعالج الخلاف طبقا للمادة ١٦ من هذا الاتفاق .
- وحتى يحل هذا الخلاف اما بالمفاوضات المباشرة او حسب ما يقرر وفقا للمادة ١٦ من هذا الاتفاق . فان الاجور المعمول بها تظل سارية المفعول وعند عدم وجود اصل لهذه الاجور فيمكن للمؤسسات المعينة فرض اجور معقولة .

المادة الثانية عشرة

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني المشكل بمقتضى المعاهدة

المادة اثنتا عشرة

تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور عند طلب اي من تلك السلطات لفرض ضمان اتباع وتنفيذ القواعد والشروط المنصوص عنها في هذا الاتفاق كما يتبادلان المعلومات اللازمة لهذا الغرض .

المادة السادسة

- ١- يجب ان تتاح فرص متكافئة وُعَاذلة للمؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين في تشغيلها للطرق الجوية المعنية بين اقليميهما .
- ٢- يكون الهدف الرئيسي لقيام المؤسسات المعنية بتشغيل خطوطها الجوية هو توفير حموله بمعامل معقول - تتناسب مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها بطريقة معقولة بين اقليم الدولة التي عينت المؤسسات وبين الجهات التي ينتهي اليها هذا النقل .
- ٣- يجب ان يراعي عند تشغيل الخطوط الجوية المعنية لكل من الطرفين المتعاقدين ان تكون مجموع الحموله التي تنقلها المؤسسات المعنية التابعة للطرفين المتعاقدين متناسبة تناسباً معقولاً مع حاجة الجمهور للنقل الجوي .

المادة السابعة

- يجب الا تسيء المؤسسات المعنية من اي من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها اثناء تشغيلها الخطوط المعنية بحيث تضر بمصالح اية موهبة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الاخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوي او جزء منه .

المادة الثامنة

- تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المساثلة التي يفرضها اي الطرفين المتعاقدين في داخل اقليمه كميات الوقود وزبوت التشحيم التي تدخل هذا الاقليم بمعرفة المؤسسات التي عينها الطرف المتعاقد الاخر او باسمه وكذلك التي تمون بها طائرات تلك المؤسسات في اقليمه والتي تبقى في الطائرة عند مغادرتها اخر مطار في ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا ذلك لاحكام التعليمات الجمركية لدى الطرف الاول هذا علاوة على الاعفاءات المنصوص عليها في المادة ٢٤ من المعاهدة .

المادة التاسعة

- ١- على كل من الطرفين المتعاقدين ان يلزم مؤسساته المعنية بان تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر مقدماً وفي ابدر وقت ممكن بالبيانات المتعلقة بجداول مواعيد السفر وتعريفه الاجور وكافة المعلومات الاخرى الخاصة بتشغيل الخطوط الجوية المعنية وكذلك كل ما يطرأ عليها من تعديل .
- ٢- على كل من الطرفين المتعاقدين ان يلزم مؤسساته المعنية بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر بالاحصاءات المتعلقة بحركة النقل الفعلي على خطوطها الجوية المعنية الى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الاخر مبيناً بها بداية ونهاية النقل .

المادة العاشرة

- عندما تدعو الحاجة الاقتصادية الى استعمال طائرات مختلفة الحموله في المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعنية ويتم تغيير طائرة باخرى في اقليم احد الطرفين المتعاقدين يجب الا ينطوي هذا التغيير على اخلال بالاحكام الواردة في هذاالاتفاق بصدد النقل والحمولة . وفي هذه الاحوال يجب ان ينسق اتصال الطائرتين ويجب ان تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الاولى الا اذا حالت دون ذلك ضرورات فنية .

لتشغيل الخطوط الجوية المنتظمة على الا تكون احكام هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع احكام المعاهدة او احكام هذا الاتفاق .

٤- يجوز للمؤسسات التي عينها احد الطرفين المتعاقدين واصدر لها الطرف الاخر ترخيص التشغيل ان تبدأ العمل على الخطوط المعينة في اي وقت بعد استيفاء احكام الفقرتين الاولى والثانية من هذه المادة .

المادة الثالثة

١- لكل من الطرفين المتعاقدين الحق في عدم الموافقة على ما يعينه الطرف الاخر من مؤسسات النقل الجوي وكذلك في وقف او الغاء منح الحقوق المبينة في المادة الخامسة من هذا الاتفاق لاية مؤسسه معينة او في فرص ما يراه ضروريا من شروط يجب اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك في اية حالة لا يقتنع فيها الطرف الاول بان جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد الطرف الثاني الذي عينها او في يد رعاياه .

٢- لكل من الطرفين المتعاقدين الحق في وقف التمتع بالحقوق المبينة في المادة الخامسة من هذا الاتفاق او في فرص ما يراه ضروريا من شروط يجب اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك في حالة عدم قيام المؤسسة المعينة باتتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف الذي منح الحقوق او في حاله عدم امتناع المؤسسة لاحكام هذا الاتفاق على انه لا يجوز لاي من الطرفين المتعاقدين استعمال حقه هذا الا بعد احطار الطرف المتعاقد الاخر بنيته في ذلك وبعد ان تفشل المشاورات المباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين في الوصول الى اتفاق خلال ثمانية وعشرين يوما من تاريخ الاخطار المذكور .

المادة الرابعة

١- تسري القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدحول الطائرات التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية في اقليمه او مغادرتها له او المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات او ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الاخر اثنا وجودها في ذلك الاقليم .

٢- تسري القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى احدى الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدحول اقليمه او مغادرتة بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التي تحملها (كقوايين الدحول والخروج والمهرة وحوارات السفر والجمارك والحجر الصحي ونظم العملة) على طائرات المؤسسات التي يعنها الطرف المتعاقد الاخر في داخل اقليم الطرف المتعاقد الاول .

المادة الخامسة

١- مع مراعاة احكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يسمح كل من الطرفين المتعاقدين للمؤسسات المعينه من الطرف المتعاقد الاخر عند تشغيلها الخطوط الجوية المعينة الحق في اخذ وانزال ركاب وبضائع و يريد باقليمه سواء كانت قادمة من او قاصدة إلى اقليم الطرف المتعاقد الاخر او اقليم اي بلد ثالث .

٢- اذا قرّر اي من الطرفين المتعاقدين استعمال الحق الممنوح له طبقا للمادة السابعة من المعاهدة فعليه ان يخطر الطرف المتعاقد الاخر بذلك .

No. 1320. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاق بين الحكومة المصرية والحكومة الهولندية بشأن تسيير خطوط جوية منتظمة بين اقليميهما والى ما ورائهما

بما ان الحكومة المصرية والحكومة الهولندية المشار اليهما فيما بعد بمسارة «الطرفين المتعاقدين» طرفان في المعاهدة الدولية للطيران المدني التي اعدت للتوقيع عليها بشيكاغو في ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ «المعاهدة» .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بينهما بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولي في هذا السبيل .

ورغبة في تنشيط النقل الجوي الدولي بأقل الاجور التي تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح للبلدين .

ورغبة في عقد اتفاقية العرض منها اسماء النقل التجاري الحوي المنتظم بين اقليميهما والى ما ورائهما .

فقد عينا مندوبيهما الموقعين ادناه لهذا الغرض وقد وافقوا على ما يلي بناء على تفويض من حكومتيهما .

المادة الاولى

١- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الاخر الحق في تشغيل الخطوط الجوية الميينة في الملحق لهذا الاتفاق (وسيطلق عليهما فيما يلي «الخطوط الجوية المعينة») وذلك على الطريق الميينة بالملحق المذكور (التي سيطلق عليها فيما يلي «الطرق الجوية المعينة»).

٢- يمكن البدء في تشغيل اي من الخطوط الجوية المعينة كله او جزء منه فورا او في تاريخ لاحق وفقا لرغبة الطرف المتعاقد الذي منحت له هذه الحقوق وبشرط مراعاة احكام هذه الاتفاقية .

المادة الثانية

١- على كل من الطرفين المتعاقدين ان يخطر الطرف الاخر كتابة باسم مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة طبقا لهذا الاتفاق .

٢- على الطرف المتعاقد الاخر عند استلامه هذا الاخطار ان يصدر ترخيص التشغيل السلام للمؤسسات المعينه دون اي تأخير لا مرر له، وذلك مع مراعاة احكام الفقرة الثالثة من هذه المادة واحكام المادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣- يجوز لسلطات الطيران لدى احد الطرفين المتعاقدين قبل ان تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التي عيها الطرف الاخر ان تطلب من تلك المؤسسات اثبات انه يتوافر فيها الشروط التي تتطلبها القوايين والقواعد واللوائح التي تطبقها عادة هذه السلطات بالنسبة

DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS

No. 1320. OVEREENKOMST TUSSEN DE NEDERLANDSE REGERING EN DE EGYPTISCHE REGERING VOOR DE INSTELLING VAN GEREDELDE LUCHTDIENSTEN TUSSEN EN VIA HUN ONDERSCHIEDENLIJKE GROND- GEBIEDEN. GETEKEND TE CAIRO, DEN 8 DECEMBER 1949

De Egyptische Regering en de Nederlandse Regering hierna te noemen de overeenkomstsluitende partijen,

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, voor ondertekening geopend te Chicago op de 7de dag van December 1944 (hierna te vermelden als het Verdrag),

overwegende dat het gewenst is op veilige en op ordelijke wijze internationale luchtdiensten te organiseren en zo veel mogelijk de ontwikkeling van internationale samenwerking op dit gebied te bevorderen,

en tevens overwegende dat het wenselijk is internationaal luchtverkeer tegen de laagste tarieven welke verenigbaar zijn met gezonde economische beginselen als middel om een vriendschappelijke verstandhouding en goede wil tussen de volkeren aan te wakkeren en de vele indirecte voordelen van deze nieuwe vorm van vervoer voor het welzijn van beide landen te verzekeren,

en wensende een overeenkomst te sluiten met het doel geregelde commerciële luchtvervoerdiensten tussen en via haar onderscheidenlijke grondgebieden te bevorderen,

hebben dienovereenkomstig ondergetekenden gevolmachtigden tot dat doel aangewezen, die, behoorlijk daartoe door hun onderscheidenlijke Regeringen gemachtigd, het volgende zijn overeengekomen :

Artikel I

1. Elk der overeenkomstsluitende partijen verleent aan de andere overeenkomstsluitende partij het recht de luchtdiensten opgesomd in de Bijlage bij deze overeenkomst (hierna te vermelden als de „opgesomde luchtdiensten”) uit te oefenen op de routes vermeld in bedoelde Bijlage (hierna te vermelden als de „opgesomde luchtroutes”).

No. 1320. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF EGYPT FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT CAIRO, ON 8 DECEMBER 1949

The Government of Egypt and the Government of the Netherlands, hereinafter described as the contracting parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944,² (hereinafter referred to as the Convention),

Considering that it is desirable to organize international air services in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international co-operation in this field, considering also that it is desirable to stimulate international air travel, at the lowest possible rates consistent with sound economic principles, as a means of promoting friendly understanding and goodwill among peoples and securing the many indirect benefits of this form of transportation to the common welfare of both countries,

And desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting commercial scheduled air transport services between and beyond their respective territories,

Have accordingly appointed the undersigned plenipotentiaries for this purpose, who, being duly authorised to that effect by their respective Governments, have agreed as follows :

Article I

1. Each contracting party grants to the other contracting party the right to operate the air services specified in the annex to this agreement (hereinafter referred to as the "specified air services") on the routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes").

¹ Came into force on 20 September 1950, the date of the notification to the Government of the Netherlands of the ratification by the Government of Egypt, in accordance with article XIX.

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346, and Vol. 51, p. 336.

2. Met inachtneming van de bepalingen van deze Overeenkomst, zullen deze diensten onmiddellijk dan wel op een later tijdstip geheel of gedeeltelijk kunnen worden geopend, zulks naar verkiezing van de overeenkomstsluitende partij, waaraan de rechten zijn verleend.

Artikel II

1. Elk der overeenkomstsluitende partijen zal met het oog op de exploitatie van de opgesomde luchtdiensten krachtens deze Overeenkomst de andere overeenkomstsluitende partij schriftelijk één of meer luchtvaartmaatschappijen aanwijzen.

2. Na ontvangst van de aanwijzing zal de andere overeenkomstsluitende partij, behoudens het bepaalde in lid (3) van dit Artikel en in Artikel III van deze Overeenkomst, onverwijld, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de passende exploitatie vergunning verlenen.

3. De luchtvaartautoriteiten van een der overeenkomstsluitende partijen kunnen, alvorens een exploitatie vergunning aan een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de andere overeenkomstsluitende partij te verlenen, van de luchtvaartmaatschappij verlangen, dat deze te hunner genoegen aantoot in staat te zijn de bepalingen na te komen, welke worden gesteld op grond van de wetten, bepalingen en voorschriften welke zij gewoonlijk toepassen op de exploitatie van geregelde luchtdiensten, mits zodanige wetten, bepalingen en voorschriften niet strijdig zijn met de bepalingen van het Verdrag en van deze Overeenkomst.

4. Nadat aan de bepalingen van de leden (1) en (2) van dit Artikel is voldaan, kan een luchtvaartmaatschappij, die op zodanige wijze is aangewezen en waaraan op zodanige wijze vergunning is verleend, op ieder willekeurig tijdstip de exploitatie van de opgesomde luchtdiensten beginnen.

Artikel III

1. Elke overeenkomstsluitende partij zal het recht hebben het aanvaarden van de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij te weigeren en aan een luchtvaartmaatschappij het verlenen van de rechten opgesomd in Artikel V van deze Overeenkomst te onthouden of deze in te trekken, dan wel zodanige voorwaarden ten aanzien van de uitoefening van die rechten door een luchtvaartmaatschappij op te leggen, als hij noodzakelijk acht, in elk geval dat niet te zijner genoegen is gebleken dat het overwegende eigendomsrecht en de daadwerkelijke leiding van die luchtvaartmaatschappij berusten bij de overeenkomstsluitende partij, welke de luchtvaartmaatschappij aanwijst, dan wel bij onderdanen van de overeenkomstsluitende partij, welke de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

2. Subject to the provisions of this Agreement, such services may be inaugurated in all or in part, immediately or at a later date at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

Article II

1. Each contracting party shall designate in writing to the other contracting party one or more airlines for the purpose of operating by virtue of the present Agreement the specified air services.

2. On receipt of the designation, the other contracting party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this Article and of Article III of the present Agreement, without undue delay, grant to the airlines designated the appropriate operating permission.

3. The aeronautical authorities of one contracting party, before granting operating permission to an airline designated by the other contracting party, may require the airline to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws, rules and regulations which they normally apply to the operation of scheduled air services provided that such laws, rules and regulations do not conflict with the provisions of the Convention or of the present Agreement.

4. At any time after the provisions of paragraph (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorized may begin to operate the specified air services.

Article III

1. Each contracting party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in Article V of the present Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the contracting party designating the airline or in nationals of the contracting party designating the airline.

2. Elke overeenkomstsluitende partij zal het recht hebben de uitoefening door een luchtvaartmaatschappij van de rechten, opgesomd in Artikel V van deze Overeenkomst, te schorsen dan wel ten aanzien van de uitoefening van die rechten door een luchtvaartmaatschappij zodanige voorwaarden te stellen als hij noodzakelijk acht, in elk geval dat de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten, bepalingen en voorschriften van de overeenkomstsluitende partij, die die rechten verleent, na te komen of anderszins in gebreke blijft de exploitatie te doen geschieden in overeenstemming met de voorwaarden gesteld in deze Overeenkomst. Zulk een eenzijdige actie zal echter niet plaats hebben voordat van het voornemen daartoe aan de andere overeenkomstsluitende partij mededeling is gedaan en overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide overeenkomstsluitende partijen niet binnen een termijn van acht en twintig dagen van de dagtekening van bedoelde mededeling af tot overeenstemming heeft geleid.

Artikel IV

1. De wetten, bepalingen en voorschriften van een der overeenkomstsluitende partijen, in het bijzonder die betreffende het binnenkomen in of het vertrek uit zijn grondgebied door luchtvaartuigen gebezigd in de internationale luchtvaart, of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen tijdens het verblijf binnen zijn grondgebied, zijn van toepassing op luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij en van de andere overeenkomstsluitende partij.

2. De wetten, bepalingen en voorschriften van een der overeenkomstsluitende partijen, in het bijzonder die betreffende het binnenkomen in of het vertrek uit zijn grondgebied van passagiers, bemanningen of lading van luchtvaartuigen (zoals voorschriften betreffende binnenkomst, het in- en uitklaren, immigratie, paspoorten, douane, quarantaine en monetaire bepalingen) zijn van toepassing op de passagiers, bemanningen en lading van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere overeenkomstsluitende partij gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste overeenkomstsluitende partij.

Artikel V

1. Met betrekking tot de exploitatie van de opgesomde luchtdiensten, verleent elk der overeenkomstsluitende partijen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere overeenkomstsluitende partij, met inachtneming van de Artikelen VI en VII, het recht om binnen het grondgebied van een der overeenkomstsluitende partijen internationaal verkeer afkomstig uit of bestemd voor het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij of van een derde land af te zetten en op te nemen.

2. In geval een overeenkomstsluitende partij gebruik maakt van zijn recht krachtens Artikel VII van het Verdrag, zal hij de andere overeenkomstsluitende partij dienovereenkomstig daarvan mededeling doen.

2. Each contracting party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the rights specified in Article V of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws, rules and regulations of the contracting party granting these rights or otherwise to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement. Such unilateral action, however, shall not take place before the intention to do so is notified to the other contracting party and consultation between the aeronautical authorities of both contracting parties has not led to mutual agreement within a period of twenty-eight days from the date of the said notification.

Article IV

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

Article V

1. In the operation of the specified air services, each contracting party grants the designated airlines of the other contracting party, subject to the provisions of articles VI and VII, the right of putting down and taking on in the territory of one contracting party, international traffic originating in or destined for the territory of the other contracting party or of a third country.

2. In case a contracting party uses its right under Article VII of the convention, it shall notify the other contracting party accordingly.

Artikel VI

1. Aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der overeenkomstsluitende partijen zal een eerlijke en gelijke gelegenheid worden gegeven om op de opgesomde luchtroutes tussen hun onderscheidenlijke grondgebieden diensten te onderhouden.

2. De luchtdiensten ingesteld door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der overeenkomstsluitende partijen zullen als hun eerste doel behouden de verschaffing van een vervoerscapaciteit die met inachtneming van een redelijke bezettingsgraad, alleszins voldoet aan de geldende en redelijkerwijze te verwachten vervoersvraag tussen het grondgebied van de overeenkomstsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst en de landen van uiteindelijke bestemming van het verkeer.

3. Bij de exploitatie van de opgesomde luchtdiensten van elk der overeenkomstsluitende partijen zal de gezamenlijke vervoerscapaciteit van beide overeenkomstsluitende partijen, in een redelijke verhouding staan tot de behoeften van het publiek aan luchtvervoer.

Artikel VII

1. Bij de exploitatie van de opgesomde luchtdiensten zullen de rechten, welke worden verleend aan de luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door een der overeenkomstsluitende partijen niet onrechtmatig worden uitgeoefend tot schade of nadeel van een luchtvaartmaatschappij van de andere overeenkomstsluitende partij, welke op het geheel of op een gedeelte van dezelfde route luchtdiensten exploiteert.

Artikel VIII

1. Motorbrandstoffen en smeeroliën, ingevoerd in of door luchtvaartuigen geladen binnen het grondgebied van een der overeenkomstsluitende partijen door of vanwege de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere overeenkomstsluitende partij en die aan boord blijven bij vertrek uit de laatste luchthaven die aangedaan is op het grondgebied van de eerste overeenkomstsluitende partij, zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke kosten opgelegd binnen het grondgebied van de eerste overeenkomstsluitende partij met inachtneming van naleving voor het overige aan de douanevoorschriften van de eerste overeenkomstsluitende partij.

Deze behandeling zal zijn onverminderd het bepaalde bij Artikel 24 van het Verdrag.

Artikel IX

1. Elk van de overeenkomstsluitende partijen zal bewerken, dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen zo lang mogelijk te voren aan de luchtvaart-

Article VI

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of each contracting party to operate on the specified air routes between their respective territories.

2. The air services provided by the designated airlines of either contracting party shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airlines and the countries of ultimate destination of the traffic.

3. In the operation of the specified air services of either contracting party the combined capacity provided by the designated airlines of both contracting parties shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transportation.

Article VII

In the operation of the specified air services the rights granted to the airlines designated by either contracting party shall not be abusively exercised to the detriment or disadvantage of any airline of the other contracting party, operating on all or part of the same route.

Article VIII

Fuel and lubricating oils introduced into or taken on board aircraft in the territory of one contracting party, by, or on behalf of the designated airlines of the other contracting party and remaining on board on departure from the last airport of call in the territory of the first contracting party shall, subject to compliance in other respects with the customs regulations of the first contracting party, be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges imposed in the territory of the first contracting party.

This treatment shall be in addition to that accorded under Article XXIV of the Convention.

Article IX

1. Each contracting party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other contracting party, as long in advance

autoriteiten van de andere overeenkomstsluitende partij afdrukken van dienstregelingen, tarieflijsten, en alle soortgelijke toepasselijke inlichtingen zullen verstrekken betrekking hebbende op de exploitatie van de opgesomde luchtdiensten alsmede van afdrukken van alle veranderingen van die dienstregelingen, tarieflijsten en inlichtingen.

2. Elke overeenkomstsluitende partij zal bewerken, dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere overeenkomstsluitende partij zullen verschaffen statistieken betreffende het verkeer, vervoerd op haar luchtdiensten naar, van en over het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, waaruit zal blijken de herkomst en bestemming van het verkeer.

Artikel X

Wanneer uit een oogpunt van economie voor een ander vervoer van doorgaand verkeer, luchtvaartuigen van andere capaciteit worden gebruikt door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een overeenkomstsluitende partij op verschillende gedeelten van een omschreven luchtroute, met het punt van verwisseling in het gebied van een van de overeenkomstsluitende partijen, zal deze verwisseling van luchtvaartuigen niet onverenigbaar zijn met de bepalingen van deze Overeenkomst betreffende de capaciteit van de luchtdiensten en het vervoer van verkeer. In zulke gevallen zal het tweede luchtvaartuig volgens een dienstregeling vliegen, die een aansluiting geeft op het eerste luchtvaartuig en het zal de aankomst daarvan afwachten, behoudens in geval van noodzaak uit de exploitatie voortspruitende.

Artikel XI

1. Tarieven zullen worden vastgesteld op een redelijk peil, waarbij behoorlijk rekening wordt gehouden met alle terzake dienende factoren, daarbij inbegrepen de kosten van economische exploitatie, redelijke winst, verschillen en hoedanigheid van de dienst (inbegrepen maatstaven van snelheid en accomodatie) en de tarieven geheven door de exploitanten van geregelde diensten op de betreffende route of gedeelte daarvan.

2. De tarieven te heffen door een der krachtens deze Overeenkomst aangewezen luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van verkeer tussen de grondgebieden van de twee overeenkomstsluitende partijen of tussen het grondgebied van een derde land en het grondgebied van een der overeenkomstsluitende partijen zullen worden vastgesteld hetzij :

(a) in overeenstemming met die tariefbesluiten die zullen worden genomen door een organisatie van luchtvaartmaatschappijen, waarvan de krachtens deze Overeenkomst aangewezen luchtvaartmaatschappijen lid zijn, en die daartoe door de twee overeenkomstsluitende partijen aanvaard zijn; of

as practicable, copies of time tables; rate schedules and all other similar relevant information concerning the operation of the specified air services and copies of all modifications of such time-tables, rate schedules and information.

2. Each contracting party shall cause its designed airlines to provide to the aeronautical authorities of the other contracting party statistics relating to the traffic carried on their air services to, from or through the territory of the other contracting party showing the origin and destination of the traffic.

Article X

When, for the purpose of economy of onward carriage of through traffic, aircraft of different capacity are used by a designated airline of one contracting party on different sections of a specified air route, with the point of change in the territory of the other contracting party, such change of aircraft shall not be inconsistent with the provisions of this Agreement relating to the capacity of the air services and the carriage of traffic. In such cases the second aircraft shall be scheduled to provide a connecting service with the first aircraft, and shall await its arrival, except in the case of operational necessity.

Article XI

1. Rates shall be fixed at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of economical operations, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the rates charged by the other scheduled air service operators on the route concerned or part thereof.

2. The rates to be charged by any of the airlines designated under this Agreement in respect of traffic between the territories of the two contracting parties, or between the territory of a third country and the territory of one of the contracting parties shall be fixed either :

(a) In accordance with such rate resolutions as may be adopted by an airlines organization to which the designated airlines, under this Agreement, are members, and accepted for that purpose by the two contracting parties; or

(b) door regeling tussen de luchtvaartmaatschappijen door beide overeenkomstsluitende partijen aangewezen om de overeengekomen diensten te exploiteren indien deze luchtvaartmaatschappijen *geen* lid zijn van dezelfde organisatie van luchtvaartmaatschappijen, of indien geen besluiten zijn genomen als bedoeld in bovenvermeld lid 2 (a); met dien verstande, dat, indien een der overeenkomstsluitende partijen geen luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen voor een der overeengekomen routes en de tarieven niet vastgesteld zijn in overeenstemming met bovenvermeld lid 2 (a), de luchtvaartmaatschappij die door de andere overeenkomstsluitende partij is aangewezen om die route te exploiteren, de tarieven daarvoor mag vaststellen.

3. De aldus vastgestelde tarieven zullen ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van de twee overeenkomstsluitende partijen worden voorgelegd en zij zullen van kracht worden dertig dagen na hun ontvangst door de bovengenoemde luchtvaartautoriteiten, tenzij één der autoriteiten medegedeeld heeft deze af te keuren.

4. In het geval dat tarieven niet overeenkomstig het bovenvermelde lid 2 zijn vastgesteld of dat de luchtvaartautoriteiten van een der overeenkomstsluitende partijen hun goedkeuring niet hechten aan de aldus vastgestelde tarieven, zullen de overeenkomstsluitende partijen zelve trachten overeenstemming te bereiken en zullen alle nodige stappen nemen om aan die overeenstemming uitvoering te geven. Zouden de overeenkomstsluitende partijen niet tot overeenstemming kunnen komen, dan zal het geschil behandeld worden overeenkomstig Artikel XVI. Hangende de beslechting van het geschil door overeenstemming of totdat het is beslist krachtens Artikel XVI, zullen de betrokken luchtvaartmaatschappijen de reeds geldende tarieven heffen, of indien geen tarieven gelding hebben verkregen, redelijke tarieven.

Artikel XII

Deze Overeenkomst zal worden geregistreerd bij de Raad van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie ingesteld krachtens het Verdrag.

Artikel XIII

In een geest van nauwe samenwerking zullen de luchtvaartautoriteiten van de twee overeenkomstsluitende partijen ten verzoeke van een der autoriteiten overleg plegen teneinde de inachtneming van de grondslagen en de toepassing van de bepalingen als in deze Overeenkomst is vastgesteld te verzekeren en zij zullen zodanige gegevens uitwisselen, als daartoe nodig zijn.

Artikel XIV

Indien een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag over verkeersrechten van geregelde internationale luchtdiensten van kracht wordt ten aanzien van beide overeenkomstsluitende partijen, zal deze overeenkomst met de bepalingen van dat verdrag in overeenstemming worden gebracht.

(b) By agreement between the airlines designated by both contracting parties to operate the agreed services where these airlines are not members of the same airlines organization, or where no resolution as referred to in paragraph 2 (a) above has been adopted; provided that, if either contracting party has not designated an airline in respect of any of the specified air routes and rates for that route have not been fixed in accordance with paragraph 2 (a) above, the airlines designated by the other contracting party to operate on that route may fix the rates therefor.

3. Rates so fixed shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of the two contracting parties and shall become effective thirty days after their receipt by the said aeronautical authorities unless either authority has given notice of disapproval.

4. In the event that rates are not fixed in accordance with para. 2 above or that the aeronautical authorities of either contracting party disapprove of the rates so fixed, the contracting parties themselves shall endeavour to reach agreement and shall take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the contracting parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XVI. Pending the settlement of the dispute by agreement or until it is decided under Article XVI, the rates already established, or, if no rates have been established, reasonable rates, shall be charged by the airlines concerned.

Article XII

This Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization set up by the Convention.

Article XIII

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two contracting parties will, at the request of either authority, consult each other for the purpose of ensuring the observance of the principles and the fulfilment of the provisions set out in this Agreement and will exchange such information as is necessary for that purpose.

Article XIV

If a general multilateral convention on traffic rights for scheduled international air services comes into force in respect of both contracting parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Artikel XV

Indien een der overeenkomstsluitende partijen het wenselijk acht om de bepalingen van de Bijlagen van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij vragen dat overleg gepleegd wordt tussen de luchtvaartautoriteiten van de twee overeenkomstsluitende partijen en dat overleg moet dan beginnen binnen een termijn van zestig dagen vanaf dagtekening van het verzoek.

Wijzigingen waarover deze autoriteiten het eens zijn geworden zullen van kracht worden indien bevestigd door een uitwisseling van nota's langs diplomatieke weg.

Artikel XVI

Onverminderd het bepaalde in Artikel XVII van deze Overeenkomst :

1. De overeenkomstsluitende partijen zullen, indien enig geschil tussen hen ontstaat over de interpretatie of de toepassing van deze Overeenkomst in de eerste plaats trachten dat op te lossen door onderlinge bespreking.

2. Indien de overeenkomstsluitende partijen binnen negentig dagen geen oplossing door onderhandeling kunnen bereiken,

(a) kunnen zij overeenkomen om het geschil ter beslissing te verwijzen naar een scheidsgerecht hetwelk bij onderlinge overeenkomst is aangewezen of naar een ander persoon of lichaam; of

(b) indien zij niet tot overeenstemming kunnen komen, of indien zij overeengekomen zijn het geschil naar een scheidsgerecht te verwijzen, maar het binnen 30 dagen niet eens kunnen worden over zijn samenstelling, kan een van de overeenkomstsluitende partijen het geschil ter beslissing aan de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie neerleggen.

3. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich zich te houden aan de krachtens lid 2 van dit Artikel gegeven beslissing.

4. Indien en zo lang als een overeenkomstsluitende partij of een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een overeenkomstsluitende partij, in gebreke blijft zich te houden aan een beslissing, gegeven krachtens lid 2 van dit Artikel, kan de andere overeenkomstsluitende partij ieder recht dat zij krachtens deze Overeenkomst gegeven heeft aan de overeenkomstsluitende partij, welke in gebreke is gebleven of aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van die overeenkomstsluitende partij of aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij welke in gebreke is gebleven beperken, niet verlenen of intrekken.

Artikel XVII

Elke overeenkomstsluitende partij kan te allen tijde aan de andere mededeling doen indien zij deze Overeenkomst wenst te beëindigen. Deze mededeling zal tegelijkertijd worden gezonden aan de Raad van de Internationale Burger-

Article XV

If either of the contracting parties considers it desirable to modify the terms of the Annex to this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two contracting parties, and in that event such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Modifications agreed between these authorities will come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through the Diplomatic Channel.

Article XVI

Without prejudice to article XVII of this Agreement :

1. If any dispute arises between the contracting parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the contracting parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the contracting parties fail within ninety days to reach a settlement by negotiation,

(a) They may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or

(b) If they do not agree or, if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition within thirty days, either contracting party may submit the dispute for decision to the Council of the International Civil Aviation Organization.

3. The contracting parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. If and so long as either contracting party or a designated airline of either contracting party, fails to comply with a decision given under paragraph 2, of this Article, the other contracting party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present agreement to the contracting party or to the designated airline in default.

Article XVII

Either contracting party may at any time give notice to the other, if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization.

luchtvaart Organisatie. Indien deze mededeling gedaan is zal deze Overeenkomst eindigen 12 maanden na de datum van ontvangst door de andere overeenkomstsluitende partij van die mededeling tenzij de mededeling om te beëindigen voor het einde van deze termijn door onderling overleg is ingetrokken. Indien van de andere overeenkomstsluitende partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien dagen na ontvangst van de mededeling door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie.

Artikel XVIII

1. Met betrekking tot deze Overeenkomst zal de term „luchtvaartautoriteiten” in het geval van de Egyptische Regering, betekenen de op dit tijdstip in functie zijnde Directeur-Generaal van de Burgerluchtvaart of ieder persoon of lichaam, gemachtigd tot het uitoefenen van ambtsbevoegdheden thans uitgeoefend door voornoemde Directeur-Generaal of tot gelijksoortige ambtsbevoegdheden en in het geval van de Nederlandse Regering de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, die op dit tijdstip in functie is, of ieder persoon of lichaam, gemachtigd tot het uitoefenen van ambtsbevoegdheden thans uitgeoefend door voornoemde Directeur-Generaal of tot gelijksoortige ambtsbevoegdheden.

2. De term „aangewezen luchtvaartmaatschappijen” zal betekenen de luchtvaartondernemingen waarvan de luchtvaartautoriteiten van een van de overeenkomstsluitende partijen schriftelijk aan de luchtvaartautoriteiten van de andere overeenkomstsluitende partij hebben medegedeeld, dat het de luchtvaartmaatschappij is door haar aangewezen om de opgesomde luchtdiensten te exploiteren.

3. De Bijlage bij deze Overeenkomst zal geacht worden deel uit te maken van de Overeenkomst en alle verwijzingen naar de „Overeenkomst” zullen mede in verband houden verwijzingen naar de Bijlage, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald.

Artikel XIX

Deze Overeenkomst zal in werking treden zodra de Egyptische Regering aan de Nederlandse Regering mededeling heeft gedaan van haar bekrachtiging van deze Overeenkomst.

TER OORKONDE WAARVAN de ondergetekenden gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hunne onderscheidenlijke Regeringen deze Overeenkomst hebben ondertekend en van hun zegels hebben voorzien.

GEDAAN te Cairo de achtste dag van December 1949 in de Arabische, Engelse en Nederlandse taal, zijnde deze drie teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Nederlandse Regering :
W. C. VAN RECHTEREN LIMPURG

Voor de Egyptische Regering :
HUSSEIN SIRRY PACHA

If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other contracting party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article XVIII

1. For the purpose of this Agreement the term “ aeronautical authorities ” shall mean, in the case of the Egyptian Government, the Director General of Civil Aviation for the time being, or any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director General or similar functions, and, in the case of the Netherlands Government, the Director General of Civil Aviation for the time being, or any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director General or similar functions.

2. The term “ designated airlines ” shall mean the air transport enterprises which the aeronautical authorities of one of the contracting parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other contracting party as being the airlines designated by it for the operation of the specified air services.

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

Article XIX

This Agreement shall enter into force as soon as the Egyptian Government has notified the Netherlands Government of their ratification of this Agreement.

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 at Cairo, the eighth day of December 1949 in the Arabic, Netherlands and English languages, each of which shall be of equal authenticity.

For the Government of
the Netherlands :
W. C. VAN RECHTEREN LIMPURG

For the Government of
Egypt :
HUSSEIN SIRRY PACHA

BIJLAGE

A

1. De luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Egyptische Regering zullen het recht hebben om luchtdiensten te exploiteren en te landen voor verkeersdoeleinden op Nederlands grondgebied en op verder gelegen punten in beide richtingen op de routes, welke op een later tijdstip zullen worden vastgesteld.

2. De luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Nederlandse Regering zullen het recht hebben om luchtdiensten in beide richtingen te exploiteren op elk van de opgesomde routes en op Egyptisch grondgebied op de in dit lid opgesomde punten te landen voor verkeersdoeleinden.

(a) routes eindigende op Egyptisch grondgebied :

1. Nederland via Frankrijk, Italië (Rome) en mogelijk Griekenland (Athene) naar Egypte (Cairo);

(b) routes over Egyptisch grondgebied voerende :

1. Nederland via Egypte (Cairo) — Irak (Baghdad/Basra) — Pakistan (Karachi) — India, naar verder gelegen punten;

2. Nederland via Egypte (Cairo), Aden, Ceylon naar verder gelegen punten.

B

In geval de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een der overeenkomstsluitende partijen niet hun eigen verkeer op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij behandelt door hun eigen organisatie en door hun eigen personeel, zijn de luchtvaartmaatschappijen vrij deze werkzaamheden op te dragen aan een organisatie naar hun keuze — waarbij deze organisatie zo enigszins mogelijk de nationaliteit van de andere overeenkomstsluitende partij dient te bezitten — tenzij de keuze niet goedgekeurd zou worden door de luchtvaartautoriteiten van de andere overeenkomstsluitende partij.

ANNEX

A

1. The airlines designated by the Government of Egypt shall be entitled to operate air services and to land for traffic purposes in the Netherlands territory and at points beyond in both directions, on the routes to be determined at a later date.

2. The airlines designated by the Government of the Netherlands shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified, and to land for traffic purposes in Egyptian territory at the points specified in this paragraph :

(a) Routes terminating in Egyptian territory :

Netherlands via France — Italy (Rome) — possibly Greece (Athens) to Egypt (Cairo).

(b) Routes traversing Egyptian territory :

1. Netherlands via Egypt (Cairo) — Iraq (Baghdad/Basra) — Pakistan (Karachi) — India and to points beyond.

2. Netherlands via Egypt (Cairo) — Aden — Ceylon and to points beyond.

B

In case the designated airlines of either contracting party do not handle their own traffic in the territory of the other contracting party through their own office and by their own personnel, the airlines are free to assign such functions to an organization of their choice. This organization should bear, whenever this is possible, the nationality of the other contracting party — unless the choice would not be approved by the aeronautical authorities of the latter contracting party.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 1320. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉGYPTE RELATIF A L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELA. SIGNÉ AU CAIRE, LE 8 DÉCEMBRE 1949

Le Gouvernement de l'Égypte et le Gouvernement des Pays-Bas, ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944² (ci-après dénommée « la Convention »),

Considérant qu'il est souhaitable d'organiser d'une manière sûre et méthodique les services aériens internationaux et de favoriser, dans la mesure du possible, le développement de la coopération internationale dans ce domaine, considérant également qu'il est souhaitable de stimuler les voyages aériens internationaux aux tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une saine économie, en tant que moyen d'entretenir l'entente et la bonne volonté entre les nations, ainsi que de s'assurer les nombreux avantages indirects qu'offre ce moyen de transport, pour le bien mutuel des deux pays, et

Désireux de conclure un accord en vue d'encourager le développement de services commerciaux réguliers de transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Ont désigné à cette fin les plénipotentiaires soussignés qui, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, en totalité ou en partie, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

¹ Entré en vigueur le 20 septembre 1950, date à laquelle le Gouvernement de l'Égypte a notifié sa ratification au Gouvernement des Pays-Bas, conformément à l'article XIX.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; vol. 26, p. 420; vol. 32, p. 402; vol. 33, p. 352; vol. 44, p. 346, et vol. 51, p. 336.

Article II

1. Chaque Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens qui, en vertu du présent Accord, seront chargées d'exploiter les services aériens indiqués.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante sera, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de l'article III du présent Accord, tenue d'accorder dans un délai raisonnable la permission d'exploitation voulue aux entreprises de transports aériens désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront, avant d'accorder la permission d'exploitation à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante, exiger de ladite entreprise la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois, règlements et instructions normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens réguliers, à condition que ces lois, règlements et instructions ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la Convention ou celles du présent Accord.

4. Lorsque les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées, une entreprise de transports aériens ainsi désignée et autorisée pourra, à tout moment, mettre en exploitation les services aériens indiqués.

Article III

1. Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise de transports aériens et de refuser ou retirer à une entreprise les droits énoncés à l'article V du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qu'aura désignée ladite entreprise ou de ses ressortissants.

2. Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise de transports aériens, des droits énoncés à l'article V du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois, règlements et instructions de la Partie contractante qui accorde lesdits droits, ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord. Toutefois, une Partie contractante ne pourra prendre de mesure unilatérale de cet ordre que si elle notifie au préalable son intention à l'autre Partie contractante et que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, par voie de consultations, dans un délai de vingt-huit jours à compter de la date de ladite notification.

Article IV

1. Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent l'entrée dans son territoire, ou la sortie dudit territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane, de quarantaine et de contrôle des devises) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante durant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

Article V

1. Sous réserve des dispositions des articles VI et VII, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante qui en exploiteront les services aériens indiqués, le droit de décharger et de charger sur son territoire, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers.

2. Au cas où une Partie contractante exercerait le droit qui lui est reconnu aux termes de l'article 7 de la Convention, elle en avisera l'autre Partie contractante.

Article VI

1. Les entreprises de transports aériens désignées par les deux Parties contractantes auront la possibilité d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services sur les routes aériennes indiquées reliant leurs territoires respectifs.

2. Les services aériens assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toujours pour objectif essentiel d'offrir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui désigne les entreprises et les pays de dernière destination du trafic.

3. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront, en exploitant les services aériens indiqués assignés à l'une et l'autre Parties, offrir une capacité totale qui soit raisonnablement adaptée aux besoins du public en matière de transports aériens.

Article VII

En exploitant les services aériens indiqués, les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes s'abstiendront de faire des droits qui leur sont accordés un usage abusif au détriment ou au désavantage d'une entreprise de transports aériens de l'autre Partie contractante exploitant tout ou partie de la même route.

Article VIII

Les carburants et les huiles lubrifiantes introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord des aéronefs sur ce territoire par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante ou pour leur compte, et demeurant à bord lors du départ du dernier aéroport d'escale sur le territoire de la première Partie contractante, seront exempts des droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires que la première Partie contractante impose dans son territoire, tout en restant par ailleurs assujettis aux règlements douaniers de celle-ci.

Ce régime sera sans préjudice du traitement accordé en vertu de l'article 24 de la Convention.

Article IX

1. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs et tous autres renseignements utiles de cet ordre concernant l'exploitation des services aériens indiqués, ainsi que le texte de toutes modifications desdits horaires, tarifs ou renseignements.

2. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques de trafic relatives aux passagers, marchandises et courrier transportés par les soins de leurs services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou au-dessus dudit territoire; ces statistiques devront indiquer la provenance et la destination du trafic.

Article X

Lorsque, pour assurer l'acheminement du trafic direct jusqu'à destination dans des conditions économiques, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes utilisera, sur diverses sections d'une route aérienne indiquée, des aéronefs de capacité différente, et que le changement d'aéronef s'effectuera sur le territoire de l'autre Partie contractante, ce changement ne devra pas aller à l'encontre des dispositions du présent Accord relatives à la capacité des services aériens et à l'acheminement du trafic. En pareil cas, le second aéronef, dont

l'horaire sera fixé de manière à assurer la correspondance avec le premier, devra attendre l'arrivée de celui-ci, à moins que les nécessités de l'exploitation ne s'y opposent.

Article XI

1. Les tarifs seront fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal, des différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises exploitant des services aériens réguliers sur la même route ou partie de celle-ci.

2. Les tarifs que devra appliquer toute entreprise désignée en vertu du présent Accord pour le trafic entre les territoires des deux Parties contractantes ou entre le territoire de l'une d'elles et celui d'un pays tiers seront fixés :

a) Soit conformément aux résolutions relatives aux tarifs qui seraient adoptées par une organisation d'entreprises de transports aériens réunissant les entreprises désignées visées au présent Accord, et qui seraient acceptées à cette fin par les deux Parties contractantes;

b) Soit par voie d'accord entre les entreprises désignées par les deux Parties contractantes pour exploiter les services convenus, lorsque ces entreprises ne feront pas partie de la même organisation d'entreprises de transports aériens ou lorsqu'aucune résolution n'aura été adoptée comme il est prévu à l'alinéa *a* ci-dessus, étant entendu que, si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné d'entreprise pour exploiter l'une quelconque des routes aériennes indiquées et si les tarifs applicables à cette route n'ont pas été fixés conformément à l'alinéa *a* ci-dessus, les entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie contractante pour exploiter cette route pourront fixer les tarifs à y appliquer.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et entreront en vigueur trente jours après la date à laquelle lesdites autorités en auront reçu communication, à moins que l'une ou l'autre d'entre elles n'ait notifié son opposition.

4. Au cas où les tarifs ne seraient pas fixés conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante refusent d'approuver les tarifs ainsi fixés, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à un accord et prendront toutes les mesures nécessaires pour y donner effet. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XVI. En attendant que le différend soit réglé par voie d'accord ou conformément aux dispositions de l'article XVI, les entreprises de transports aériens intéressées appliqueront les tarifs déjà établis ou, à défaut, des tarifs raisonnables.

Article XII

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention.

Article XIII

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord, et elles échangeront les renseignements nécessaires à cette fin.

Article XIV

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux droits des services aériens internationaux réguliers en matière de trafic entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite Convention.

Article XV

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les clauses de l'annexe au présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; dans ce cas, lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Les modifications dont ces autorités seront convenues prendront effet après confirmation par voie d'échange de notes diplomatiques.

Article XVI

Sans préjudice des dispositions de l'article XVII ci-après :

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2. Si, dans un délai de quatre-vingt-dix jours, les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations :

a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné de commun accord, ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme; ou

b) Si elles ne parviennent pas à un accord ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent, dans un délai de trente jours, se mettre d'accord sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une des Parties contractantes, ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes, ne se conforme pas à une décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés, en vertu du présent Accord, à la Partie contractante ou à l'entreprise de transports aériens désignée qui ne se conforme pas à la décision.

Article XVII

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

Article XVIII

1. Aux fins du présent Accord, l'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Gouvernement égyptien, du Directeur général en exercice de l'aviation civile ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne le Gouvernement néerlandais, du Directeur général en exercice de l'aviation civile ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général ou des fonctions similaires.

2. L'expression « entreprises de transports aériens désignées » s'entend des entreprises que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront signalées, par notification écrite, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme étant les entreprises de transports aériens désignées par la première Partie contractante pour exploiter les services aériens indiqués.

3. L'annexe au présent Accord sera considérée comme faisant partie dudit Accord et toutes mentions de l'« Accord » viseront également l'annexe, sauf lorsqu'il en sera disposé autrement de façon expresse.

Article XIX

Le présent Accord entrera en vigueur aussitôt que le Gouvernement égyptien aura notifié sa ratification au Gouvernement néerlandais.

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

FAIT au Caire, le 8 décembre 1949, en langue arabe, en langue néerlandaise et en langue anglaise, les trois textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des Pays-Bas : Pour le Gouvernement de l'Égypte :
W. C. VAN RECHTEREN LIMPURG HUSSEIN SIRRY PACHA

A N N E X E

A

1. Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de l'Égypte seront autorisées à exploiter des services aériens et à effectuer des escales commerciales en territoire néerlandais et en des points situés au-delà, dans les deux sens, sur les routes qui seront déterminées ultérieurement.

2. Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement des Pays-Bas seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées, et à effectuer des escales commerciales en territoire égyptien, aux points spécifiés ci-après :

a) Routes ayant leur point terminus en territoire égyptien :

Des Pays-Bas vers l'Égypte (Le Caire), via la France, l'Italie (Rome) et éventuellement la Grèce (Athènes).

b) Routes traversant le territoire égyptien :

1. Des Pays-Bas vers l'Inde et des points situés au-delà, via l'Égypte (Le Caire), l'Irak (Bagdad/Bassora) et le Pakistan (Karachi).

2. Des Pays-Bas vers Ceylan et des points situés au-delà, via l'Égypte (Le Caire) et Aden.

B

Au cas où les entreprises de transports aériens désignées par l'une des Parties contractantes n'emploieraient pas leur propre agence et leur propre personnel pour leur trafic dans le territoire de l'autre Partie contractante, elles pourront confier cette tâche à une organisation de leur choix. Celle-ci devra, dans toute la mesure du possible, avoir la nationalité de l'autre Partie contractante, sauf dans le cas où les autorités aéronautiques de cette dernière n'approuveraient pas ce choix.

No. 1321

**EGYPT
and
NORWAY**

**Agreement for the establishment of scheduled air services
between and beyond their respective territories (with
annex and exchange of notes). Signed at Cairo, on
11 Mareb 1950**

Official texts: Arabic, Norwegian and English.

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

**ÉGYPTE
et
NORVÈGE**

**Aceord (avec annexe et échange de notes) relatif à l'établis-
sement de services aériens réguliers entre les territoires
des deux pays et au-delà. Signé au Caire, le 11 mars 1950**

Textes officiels arabe, norvégien et anglais.

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

وبهذه المناسبة وبالإشارة إلى الاتفاقين الموقعين بين الحكومة المصرية من جهة وكل من حكومي الدانمارك والسويد من جهة أخرى انشرف نيابة عن حكومتي بتأكيد المبادئ التالية التي تم التفاهم عليها أثناء المفاوضات التي أدت إلى توقيع الاتفاق المذكور

١- يجوز لمؤسسة "Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL)" مشتركة مع

مؤسسة "Det Danske Luftfartsselskab (DDL)" الدانماركية

ومؤسسة "Aktiebolaget Aerotransport (ABA)" السويدية

تحت اسم "Scandinavian Airlines System (SAS)" تشغيل الخطوط

المقررة لها بطائرات وأطقم طائرات ومعدات تابعة لأحدى المؤسستين الأخرتين أو لكليتهما وطالما استمر هذا النظام قائما اقتصر

حق مؤسسة "Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL)"

على أن تقوم بتشغيل الخطوط الجوية الميمنة

بصفتها طرف مشترك في "Scandinavian Airlines System (SAS)"

٢- في حالة استعمال مؤسسة "Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL)" طائرات

وأطقم طائرات ومعدات تابعة للمؤسسات الأخرى المشتركة في

"Scandinavian Airlines System (SAS)" تسري أحكام الاتفاق كما لو كانت تابعة

لمؤسسة "Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL)" وتنحل السلطات النرويجية المختصة

ومؤسسة "Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL)" كافة المسؤوليات التي يقضي

بها الاتفاق

٣ - خطاب الطرف المصري

انشرف بالافادة اني تسلمت خطابكم بتاريخ اليوم الوارد نصه فيما يلي .-

[See note 1 — Voir note 1]

٢- يرخص للمؤسسات التي تعيها الحكومة الترويجية لشعيل خطوط جويه على الطرق الحوية المعينة ذها ما واياها وكذلك بالهوط في الاراضي المصرية لاغراض تحاربه في القط الموضحة في هذه الفقرة .

(أ) الطرق التي تنهي في الاراضي المصرية
(تحدد فيما بعد)

(ب) الطرق التي تمر الاراضي المصرية

١- اسلو و/ او ستافجر - امستردام - حيف - روما - انسا - القاهرة - البصرة
و/ او عدان - كراتشي - بوماي - كلكتا - باحوك - هويج كنج - شغاي

٢- الترويج عن طريق نقط متوسطة الى القاهرة ثم الى ورائها في افريقيا في اتجاه حويي .
(تحدد فيما بعد النقط المتوسطة ، والنقط التي تتلو القاهرة)

(ب)

اذا لم يكن للمؤسسات التي عيها احد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف الاخر مكان خاصة بها تؤدي بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار مشاة تسد اليها القيام بتلك الخدمات شرط ان تكون معتمدة من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاخر وتحمل - كلما امكن هذا - حسيه تلك السلطات .

خطابات متبادلة

متعلمه بالاتفاق المصري الترويجي للنقل الجوي

١ - خطابات الطرف الترويجي

ابناء الى اتفاق النقل الجوي الذي تم توقيعه بين الحكومة المصرية والحكومة الترويجية .
انشر بالافادة انه تطبيقاً للفقرة الاولى من المادة الثانية من هذا الاتفاق قد عيت الحكومة الترويجية المؤسسات التالية

أ - "Braathens South-American and Far East Air Transport A/S (SAFE)"

لشعيل الخط المبين في ٢ (ب) (١) من ملحق الاتفاق حسب ما هو موضح فيما يلي

اوسلو و/ او ستافجر - امستردام - حيف - روما - انسا - القاهرة - البصرة - و/ او عدان -
كراتشي - بوماي - كلكتا - باحوك - هويج كوج - شغاي

ب - "Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL)"

لشعيل الخط المبين في ٢ (ب) (٢) من ملحق الاتفاق حسب ما هو موضح فيما يلي

اوسلو - ستوكهلم و/ او كوبهاجن - امستردام - ريوريج - روما - اتينا - القاهرة -
الخرطوم - بيروبي - جاها نسبرج و/ او كس تاون

وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور ١٢ شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الاخر للاعلان الا اذا كان الاعلان بالانتهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة. واذا لم يقر الطرف المتعاقد الاخر باستلامه للاعلان فيعتبر قد تسلمه بعد مضي اربعة عشر يوما من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني لهذا الاعلان .

المادة الثامنة عشرة

١- فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة «سلطات الطيران» بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدني في الوقت الحالي او اي شخص او هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية . بالنسبة للحكومة النرويجية مدير عام الطيران المدني في الوقت الحالي - او اي شخص او هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٢- يقصد بعبارة «المؤسسات المعنية» شركات النقل الجوي التي تعينها سلطات الطيران التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعنية والتي اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاخر .

٣- يعتبر الملحق المرافق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة الى الاتفاق تعني ايضا اشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على غير هذا .

المادة التاسعة عشرة

يسري مفعول هذا الاتفاق بعد اتمام الاجراءات الدستورية اللازمة من جانب الحكومة المصرية وبمجرد تبادل الطرفين المتعاقدين مذكرات بالطريق الدبلوماسي في هذا الشأن .
يشهد المندوبان الموقعان ادناه بتفويض من حكومتيهما بانهما وقعا هذا الاتفاق وختما عليه .

حرر بالقاهرة
حجة واحدة

الملحق

(أ)

١- يرخص للمؤسسات التي تعينها الحكومة المصرية لتشغيل خطوط جوية على الطرق الجوية المعنية ذهابا وارجابا وكذلك بالهبوط في الاراضي النرويجية لاغراض تجارية في النقط الموضحة في هذه الفقرة .-

(أ) الطرق التي تنتهي في الاراضي النرويجية
(تحدد فيما بعد)

(ب) الطرق التي تعبر الاراضي النرويجية
(تحدد فيما بعد)

اي من تلك السلطات لضمان مراعاة القواعد وتنفيذ الاحكام المنصوص عنها في هذا الاتفاق كما يتبادلان المعلومات اللازمة لهذا الغرض .

المادة الرابعة عشرة

اذا اصحبت معاهدة متعددة الاطراف بشأن النقل الجوي الدولي المنتظم بارية المفعول بالنسبة لكل الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع احكام المعاهدة المذكورة

المادة الخامسة عشرة

١- اذا رغب اي الطرفين المتعاقدين في تعديل النصوص الواردة في الملحق المرافق لهذا الاتفاق فله ان يطلب الدخول في مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين وفي هذه الحالة " يجب ان تبدأ هذه المشاورات في خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب وما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات يبدأ العمل بها بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسي .

٢- لا تسري احكام الفقرة الاولى من هذه المادة على التعديلات التي يدخلها اي من الطرفين المتعاقدين على نقط احدى الطرق الجوية المعينة اذا كانت هذه النقط لا تقع في داخل اقليم الطرف المتعاقد الاخر ولا تأتي قبل او بعد اقليمه مباشرة .

ففي هذه الحالات يمكن ادخال التعديل اذا لم تعترض سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاخر في ظرف ثلاثين يوماً من تاريخ استلامه اخطار التعديل من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاول .

المادة السادسة عشرة

١- مع عدم الاخلال باحكام المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق اذا نشأ اي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير او تطبيق هذا الاتفاق فعليهما اولاً ان يعملوا جهدهما للوصول الى فض هذا الخلاف عن طريق المفاوضات المباشرة بينهما .

٢- واذا تعذر على الطرفين المتعاقدين الوصول الى حل الخلاف بالمفاوضات المباشرة خلال تسعين يوماً

— يجوز للطرفين المتعاقدين احالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم او اي شخص او هيئة يتفقان عليها للفصل فيه .

ب — واذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على التحكيم او اذا اتفقا على التحكيم ولم يتفقا على اختيار المحكمين خلال ثلاثين يوماً فلكل منهما ان يطلب الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني ان يفصل في موضوع الخلاف .

٣- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التي تصدر وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة .

٤- اذا لم ينفذ احد الطرفين المتعاقدين او اية مؤسسة معينة الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية من هذه المادة . فللطرف الاخر ان يحد او يوقف او يلغي الحقوق التي منحها بمقتضى هذا الاتفاق للطرف المتعاقد الاخر المقصر او للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف .

المادة السابعة عشرة

لاي من الطرفين المتعاقدين ان يعلن الطرف المتعاقد الاخر برغبته في انتهاء هذا الاتفاق في اي وقت يشاء على ان يبلغ هذا الاعلان في نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني .

الحمولة في المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة ويتم تغيير طائرة بأخرى في اقليم احد الطرفين المتعاقدين يجب ان لا ينطوي هذا التغيير على اخلال بالاحكام الواردة في هذا الاتفاق المنظمة لحمولة الخطوط الجوية ونقل الحركة . وفي هذه الاحوال يجب ان ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الاولى الا اذا حالت دون ذلك ضرورات فيه .

المادة الحادية عشرة

١- تحدد اجور النقل على اساس معقول مع مراعاة جميع عوامل التقدير والتي تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول وميزات كل خط (بما في ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الاجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الاخرى التي تعمل على الطريق المعين او على جزء منه

٢- تحدد الاجور على الخطوط الجوية المعينة التي تسيرها المؤسسات المعينة طبقا لهذا الاتفاق فيما يتعلق بالنقل بين اقليمي الطرفين المتعاقدين او بين اقليم احد الطرفين المتعاقدين واقليم اي بلد ثالث على الوجه التالي . -

أ - اما وفقا لقرارات اي منظمة لمؤسسات النقل الجوي تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط ان يقبل كل من الطرفين المتعاقدين ان تختص تلك المنظمة بذلك .

ب - او بالاتفاق بين المؤسسات المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط المعينة اذا لم تكن تلك المؤسسات اعضاء في نفس المنظمة او اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه في الفقرة (أ) السابقة . على انه في الحالات التي لا يعين فيها احد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوي للعمل على اي من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الاجور على هذا الطريق وفقا للفقرة (٢ أ) فان مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر للقيام بالعمل على هذا الطريق ان تحدد الاسعار التي تتقاضاها .

٣- يجب ان تعرض الاجور التي تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها . على ان تصبح نافذة بعد مضي ثلاثين يوما من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة الا اذا اعلنت احدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها .

٤- في حالة عدم تحديد الاجور وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة او في حالة عدم موافقة احدى سلطات الطيران على الاجور التي حددت طبقا للفقرة (٢) المذكورة فعلى الطرفين المتعاقدين بذل كل مجهود للوصول الى اتفاق بينهما على تحديدها كما يجب ان يتخذ ما يلزم من الاجراءات لتنفيذ ما اتفقا عليه . اما اذا تعذر ذلك فيعالج الخلاف طبقا للمادة ١٦ من هذا الاتفاق . وحتى يتم الاتفاق على ذلك الخلاف او يصدر قرار بشأنه وفقا للمادة ١٦ من هذا الاتفاق فان الاجور المعمول بها تظل سارية المفعول وعند عدم وجود اصل لهذه الاجور فيمكن للمؤسسات التي يعينها الامر فرض اجور معقولة .

المادة الثانية عشرة

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني المشكل بمقتضى المعاهدة .

المادة الثالثة عشرة

تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور عند طلب

نقل حركة دولية الى ومن اقليمه سواء كانت قادمة من او قاصدة الى اقليم الطرف المتعاقد الاخر او اقليم اي بلد ثالث .

٢- لا يزول الحق الممنوح للمؤسسات المعينة من احد الطرفين المتعاقدين - طبقا للفقرة الاولى من هذه المادة - الحق في نقل ركاب او بضائع او بريد ناچر من نقطة واقعة في اقليم الطرف المتعاقد الاخر الى نقطة اخرى في نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل او مقصده النهائي .

المادة السادسة

١- يجب ان تتاح فرص متكافئة وعادلة للمؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين في تشغيلها للطرق الجوية المعينة بين اقليميهما .

٢- يجب ان يراعى ان الهدف الرئيسي لقيام المؤسسات المعينة بتشغيل خطوطها الجوية هو توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع حاجة النقل العالية والممكن توقعها بطريقة مقبولة بين اقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسات وبين الجهات التي ينتهي اليها هذا النقل .

٣- يجب ان يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعينة من اي من الطرفين المتعاقدين ان يكون مجموع الحمولة التي تقدمها المؤسسات المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين متناسبا تناسبيا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوي .

المادة السابعة

يجب الا تسيء المؤسسات المعينة من اي من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها اثناء تشغيلها الخطوط المعينة بحيث تضر بمصالح اية مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الاخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوي او جزء منه .

المادة الثامنة

تعفى كميات الوقود وزيتو التشحيم التي تتمون بها طائرات المؤسسات المعينة من اي من الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف المتعاقد الاخر من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التي يفرضها ذلك الطرف المتعاقد الاخر في اقليمه مع وجوب خضوعها فيما عدا ذلك لاحكام التعليمات الجمركية المتبعة في ذلك الاقليم .

ذلك علاوة على ما قضت به المادة ٢٤ من المعاهدة .

المادة التاسعة

١- على كل من الطرفين المتعاقدين ان يلزم مؤسساته المعينة بان تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر مقدما وفي ابدر وقت ممكن بنسخ من جداول مواعيد السفر وتعريفه الاجور وكافة المعلومات الاخرى المشابهة الخاصة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرا على كل منها من تعديلات

٢- على كل من الطرفين المتعاقدين ان يلزم مؤسساته المعينة بان تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر بالبيانات المتعلقة بحركة النقل الفعلي على خطوطها الجوية المعينة الى ومن عبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الاخر مبينا بها بداية ونهاية النقل

المادة العاشرة

عندما تدعو الحاجة الاقتصادية والمتعلقة بنقل الحركة العابرة الى استعمال طائرات مختلفة

الخطوط الجوية المنتظمة بشرط الا تكون احكام هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع احكام المعاهدة او احكام هذا الاتفاق .

٤- يجوز للمؤسسات التي عسها احد الطرفين المتعاقدين واصدر لها الطرف الاخر ترخيص التشغيل ان تبدأ العمل على الخطوط المعينه في اي وقت بعد استيفاء احكام الفقرتين الاولى والثانية من هذه المادة

المادة الثالثة

١- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على ما يعينه الطرف المتعاقد الاخر من مؤسسات النقل الجوي وكذلك وقف او الغاء الحقوق المبينة في المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لاية مؤسسة نقل جوي او في فرص ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اثناءها للتمتع بهذه الحقوق وذلك في ايه حالة لا تقتنع فيها بان حراً هاماً من ملكيه هذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الاخر الذي عينها او في يد رعاياه

٢- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمنع مؤسسة نقل جوي بالحقوق المبينة في المادة الخامسة من هذا الاتفاق او بفرض ما يراه ضروريا من شروط يجب عليها اثناءها للتمتع بهذه الحقوق وذلك في حالة تقصير المؤسسة في اناغ القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح الحقوق او في حاله عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق ولا يتخذ هذا الاجراء الفردي - على اي حال - قبل اعلان الطرف المتعاقد الاخر بالعزم على ذلك وفشل المشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين في الوصول الى اتفاق خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الاخطار المذكور .

المادة الرابعة

١- تسري القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية الى اقليسه او مغادرتها له او المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات او ملاحظتها على طائرات مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الاخر اثناء وجودها في ذلك الاقليم .

٢- تسري القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليسه او مغادرتها بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التي تحملها (كفوائيس الدخول والخروج والهجرة وحواجز السفر وانحمارك والحجر الصحي ونظم العملة) على طائرات المؤسسات التي يعينها الطرف المتعاقد الاخر في داخل اقليم الطرف المتعاقد الاول .

٣- يسعى كل من الطرفين المتعاقدين الى تسيط الاجراءات المتعلقة بوصول وسفر الركاب العابرين وطاقم الطائرات كما تعفى الامتعة والبضائع العابرة من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم المعاملة مع وجوب خضوعها فيما عدا ذلك لاحكام التعليمات الجمركية .

المادة الخامسة

١- مع مراعاة احكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينه من الطرف المتعاقد الاخر عند تشغيلها الخطوط الجوية المعينه الحق في

No. 1321. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاق بين الحكومة المصرية والحكومة النرويجية

بشأن تسيير خطوط جوية منظمة بين اقليميهما والى ما ورائهما

بما ان الحكومة المصرية والحكومة النرويجية المشار اليهما فيما بعد بعبارة «الطرفين المتعاقدين» طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة شيكاغو في ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظة «المعاهدة» .

ولما كان من الدرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومسقة والعمل جهد استطاعتهما على انشاء التعاون الدولي في هذا السيل .

ورغبه في تنشيط النقل الجوي الدولي بأقل الاجور التي تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لاناء حس التفاهم والمودة بين الشعبين وناميا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين

ورغبه في عقد اتفاق يهدف الى ترفية النقل التجاري الجوي المنتظم بين اقليميهما والى ما ورائهما .

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين ادناه لهذا الغرض والدين وافقوا بناء على تفويض من حكومتيهما على ما يأتي —

المادة الاولى

١- يسح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الاخر الحق في تشغيل الخطوط الجوية المبيته في الملحق لهذا الاتفاق (والتي سيطلق عليها فيما بعد «الخطوط الجوية المعينه») وذلك على الطرق المبيته بالملحق المذكور (والتي سيطلق عليها فيما بعد «الطرق الجوية المعينه») .

٢- يمكن البدء في تشغيل اي من الخطوط الجوية المعينه كله او جزء منه فوراً او في تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذي منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة احكام هذا الاتفاق .

المادة الثانية

١- على كل من الطرفين المتعاقدين ان يخطر الطرف المتعاقد الاخر كتابه باسم مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينه وفقاً لهذا الاتفاق .

٢- على الطرف المتعاقد الاخر عند استلامه هذا الاخطار ان يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينه دون اي تأخير لا مبرر له وذلك مع مراعاة احكام الفقرة الثالثة من هذه المادة او المادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٣- يجوز لسلطات الطيران لدى احد الطرفين المتعاقدين قبل ان يصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التي عينها الطرف المتعاقد الاخر ان تطلب من تلك المؤسسات ابيات انه تنوافر فيها الشروط التي تتطلبها القوايس والقواعد واللوائح التي نطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل

NORWEGIAN TEXT — TEXTE NORVÉGIEN

Nr. 1321. AVTALE MELLOM NORGES REGJERING OG EGYPTES REGJERING OM OPPRETTELSE AV REGELBUNDEN LUFTTRAFIKK MELLOM OG FORBI DERES RESPEKTIVE TERRITORIER

Norges regjering og Egypts regjering, i det følgende kalt de kontraherende parter,

som begge er tilsluttet Overenskomsten om internasjonal sivil luftfart, utferdiget i Chicago den 7. desember 1944 (i det følgende kalt « Overenskomsten »),

som erkjenner at det er ønskelig å organisere internasjonal luftfart på en trygg og velordnet måte og å fremme så meget som mulig utviklingen av internasjonal samarbeid på dette område;

som også erkjenner at det er ønskelig å stimulere internasjonal luftbefordring, til de lavest mulige takster som er forenlig med sunde økonomiske prinsipper, som et middel til å fremme vennskapelig forståelse og godvilje mellom nasjonene, og å sikre de mange indirekte fordeler av denne form for transport til felles beste for begge land,

og som ønsker å avslutte en avtale med det formål å fremme kommersiell, regelbunden lufttrafikk mellom og forbi deres respektive territorier,

har følgelig oppnevnt undertegnede befullmektigede for dette formål, som, behørig bemyndiget dertil av deres respektive regjeringer, er blitt enige om følgende :

Artikkel I

1. Hver kontraherende part gir den annen kontraherende part rett til å drive de luftruter som er angitt i vedlegget til denne avtale (i det følgende kalt « spesifiserte luftruter ») på de ruter som er angitt i nevnte vedlegg (i det følgende kalt « spesifiserte ruter »).

2. Såvidt det er forenlig med bestemmelsene i denne avtale, kan slike luftruter settes igang, helt eller delvis, straks eller senere etter valg av den kontraherende part som har fått rettighetene.

Artikkel II

1. Hver kontraherende part skal overfor den annen kontraherende part skriftlig utpeke et eller flere luftfartsselskaper til å drive de spesifiserte luftruter i henhold til denne avtale.

2. Etter mottakelsen av slik utpeking, skal den annen kontraherende part, under forbehold av paragraf 3 i denne artikkel og artikkel III i denne avtale, uten utilbørlig opphold gi den nødvendige driftstillatelse.

3. En kontraherende parts luftfartsmyndigheter kan, før de gir driftstillatelse til et luftfartsselskap som er utpekt av den annen kontraherende part, kreve av luftfartsselskapet at det godtgjør overfor dem at det er i stand til å oppfylle de vilkår som er angitt i de lover og bestemmelser som normalt anvendes av disse myndigheter for drift av regelbundne luftruter, forutsatt at slike lover og bestemmelser ikke strider mot bestemmelser i Overenskomsten eller i denne avtale.

4. Etter at det er gått fram slik som foreskrevet i paragraf 1 og 2 i denne artikkel, kan et luftfartsselskap, som således er blitt utpekt og autorisert, når som helst begynne driften av de spesifiserte luftruter.

Artikkel III

1. Hver kontraherende part skal ha rett til å nekte å godta utpeking av et luftfartsselskap og til å tilbakeholde eller annullere autorisasjon til et selskap av de rettigheter som er angitt i denne avtales artikkel V, eller å pålegge slike betingelser som den måtte finne nødvendig for et selskaps utøvelse av disse rettigheter, i et hvert tilfelle hvor den ikke er overbevist om at den vesentlige eiendomsrett til og effektive kontroll av dette selskap tilhører den kontraherende part som har utpekt selskapet, eller borgere av denne kontraherende part.

2. Hver kontraherende part skal ha rett til å suspendere et luftfartsselskaps utøvelse av de rettigheter som er angitt i artikkel V i denne avtale, eller å pålegge slike betingelser som den måtte finne nødvendig for et luftfartsselskaps utøvelse av disse rettigheter, i ethvert tilfelle hvor luftfartsselskapet ikke overholder lovene og bestemmelsene til den kontraherende part som gir rettighetene, eller på annen måte ikke driver sin virksomhet i samsvar med de betingelser som er angitt i denne avtale. Slik ensidig aksjon skal dog ikke settes i verk før den kontraherende part som har til hensikt å gjøre dette, har underrettet den annen kontraherende part, og forhandlinger mellom begge kontraherende parters luftfartsmyndigheter ikke har ledet til enighet innen et tidsrom av 30 dager fra datoen for nevnte underretning.

Artikkel IV

1. En kontraherende parts lover og bestemmelser, særlig slike som angår ankomst til eller avgang fra dens territorium av fly i internasjonal trafikk, eller angående slike fys drift og navigering innenfor dens territorium, skal komme til anvendelse på fly tilhørende de av den annen kontraherende part utpekte luftfartsselskaper.

2. En kontraherende parts lover og bestemmelser, særlig slike som angår ankomst til eller avgang fra dens territorium av flys passasjerer, besetning eller gods (som bestemmelser angående innreise, klarering, immigrasjon, pass, toll, karantene og valuta) skal komme til anvendelse på passasjerer, besetning og gods i fly tilhørende luftfartsselskaper utpekt av den annen kontraherende part ved opphold innenfor den førstnevnte kontraherende parts territorium.

3. De kontraherende parter vil søke å forenkle sådanne bestemmelser med hensyn til ankomst og avreise for passasjerer i transitt og for flybesetninger. Bagasje og gods i transitt skal være fritatt for toll, inspeksjonsavgifter og liknende avgifter under forutsetning av at tollbestemmelsene i andre henseender blir overholdt.

Artikkel V

1. For drift av de spesifiserte luftruter gir hver kontraherende part den annen kontraherende parts utpekte luftfartsselskaper, under forbehold av bestemmelsene i artikkel VI og VII, rett til å sette av og å ta ombord i en kontraherende parts territorium internasjonal trafikk som kommer fra eller som er bestemt for den annen kontraherende parts eller tredje lands territorium.

2. Paragraf 1 i denne artikkel skal ikke anses å gi en kontraherende parts luftfartsselskaper rett til på den annen kontraherende parts territorium å ta ombord passasjerer, last eller post, som fraktes for betaling til et annet punkt i denne annen kontraherende parts territorium, uansett opprinnelse eller endelig bestemmelsessted for slik trafikk.

Artikkel VI

1. Begge de kontraherende parters utpekte luftfartsselskaper skal ha samme adgang til å drive luftfart på de spesifiserte ruter mellom deres respektive territorier.

2. De kontraherende parters utpekte luftfartsselskapers drift av luftruter skal ha som sitt hovedformål å skaffe tilveie, med en rimelig last-faktor, en kapasitet som svarer til det nåværende og med rimelighet ventede trafikkbehov mellom territoriet til den kontraherende part som utpeker luftfartsselskapene, og de land som trafikken er endelig bestemt for.

3. Under driften av hver kontraherende parts spesifiserte luftruter skal den kombinerte kapasitet som ytes av begge kontraherende parters utpekte luftfartsselskaper, stå i rimelig forhold til publikums behov for lufttransport.

Artikkel VII

Under driften av de spesifiserte luftruter skal de rettigheter som er gitt de luftfartsselskaper som er utpekt av hver kontraherende part, ikke utøves

utilbørlig til skade for noe luftfartsselskap tilhørende den annen kontraherende part som driver lufttrafikk på samme eller deler av samme rute.

Artikkel VIII

Brenselstoffer og smøreoljer som blir tatt ombord i fly tilhørende en kontraherende parts utpekte luftfartsselskaper på den annen kontraherende parts territorium, skal, under forbehold av at den sistnevnte kontraherende parts tollbestemmelser blir overholdt i andre henseender, være fritatt for toll, inspeksjonsavgifter og liknende avgifter som anvendes på denne sistnevnte kontraherende parts territorium. Denne behandling skal bli gitt i tillegg til den som gis i henhold til Overenskomstens artikkel 24.

Artikkel IX

1. Hver kontraherende part skal foranledige at dens utpekte luftfartsselskapersender til den annen kontraherende parts luftfartsmyndigheter, så lang tid i forveien som det er mulig, eksemplarer av tid-tabeller, takst-lister og alt annet liknende opplysningsmateriale av betydning angående driften av de spesifiserte lufruter og underretning om alle endringer av slike tid-tabeller, takst-lister og opplysningsmateriale.

2. Hver kontraherende part skal foranledige at dens utpekte luftfartsselskaper sender til den annen kontraherende parts luftfartsmyndigheter opplysninger om den trafikk som blir befordret på deres lufruter til, fra eller gjennom den annen kontraherende parts territorium. Slike opplysninger skal vise trafikkenes opprinnelse og bestemmelsessted.

Artikkel X

Når, for å sikre økonomisk drift av en langdistanserute, en kontraherende parts utpekte luftfartsselskap benytter fly med forskjellig kapasitet på forskjellige strekninger av en spesifisert rute, med ombytte av fly i den annen kontraherende parts territorium, skal slikt ombytte av fly ikke anses for å stride mot bestemmelsene i denne avtale om lufrutens kapasitet og befordring av trafikken. I slike tilfelle skal ruteplanen for det annet fly korrespondere med det første flys ruteplan, og det annet fly skal avvente det første flys ankomst unntagen i tilfelle av driftsmessig nødvendighet.

Artikkel XI

I. Takstene skal fastsettes på et rimelig nivå idet det tas hensyn til alle faktorer av betydning, heri innbefattet kostnader for økonomisk drift, rimelig fortjeneste, de forskjellige forhold som karakteriserer lufruten (herunder hurtighet og komfort) og de takster som kreves av andre selskaper som driver regelbunden trafikk på den rute det gjelder, eller deler av den.

2. De takster som kan kreves av noe luftfartsselskap som blir utpekt i henhold til denne avtale, under drift av noen av de spesifiserte ruter mellom de to kontraherende parters territorier eller mellom tredje lands territorium og en av de kontraherende parters territorium, skal fastsettes enten

(a) i samsvar med slike takstresolusjoner som måtte bli vedtatt av en organisasjon av luftfartsselskaper som de i henhold til denne avtale utpekte luftfartsselskaper er medlemmer av, og som er akseptert av de to kontraherende parter for dette formål; eller

(b) ved avtale mellom de luftfartsselskaper som begge de kontraherende parter har utpekt til å drive de avtalte luftruter, når disse luftfartsselskaper ikke er medlemmer av samme organisasjon av luftfartsselskaper, eller når ingen resolusjon er blitt vedtatt som nevnt under 2 (a) ovenfor, dog således at hvis en av de kontraherende parter ikke har utpekt et luftfartsselskap for drift av en spesifisert rute og takstene for denne rute ikke er blitt fastsatt i samsvar med ovennevnte paragraf 2 (a), kan luftfartsselskapene som er utpekt av den annen kontraherende part for drift av denne rute, selv fastsette takstene.

3. Takster som er blitt fastsatt på denne måte, skal forelegges de to kontraherende parters luftfartsmyndigheter for godkjenning, og skal tre i kraft 30 dager etter at de nevnte luftfartsmyndigheter har mottatt dem hvis ikke noen av myndighetene i mellomtiden har meddelt at godkjenning ikke gis.

4. I tilfelle av at takstene ikke blir fastsatt i samsvar med paragraf 2 ovenfor eller at noen av de kontraherende parters luftfartsmyndigheter nekter godkjenning av takster som er fastsatt på denne måte, skal de kontraherende parter selv søke å komme til enighet og skal ta alle nødvendige skritt for å gjennomføre det de måtte bli enige om. Skulle de kontraherende parter ikke komme til enighet, skal tvisten behandles i samsvar med bestemmelsene i artikkel XVI. I påvente av tvistens avgjørelse ved avtale eller i henhold til artikkel XVI, skal vedkommende luftfartsselskaper benytte de takster som allerede er fastsatt, eller, hvis ingen takster er blitt fastsatt, rimelige takster.

Artikkel XII

Denne avtale skal registreres hos Rådet i Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon som er opprettet ved Overenskomsten.

Artikkel XIII

De to kontraherende parters luftfartsmyndigheter skal nøye samarbeide, og på anmodning fra en av disse myndigheter skal disse rådføre seg med hverandre for å sikre overholdelse av prinsippene og gjennomføring av bestemmelsene i denne avtale, og de skal utveksle slike opplysninger som er nødvendig for dette formål.

Artikkel XIV

Hvis en alminnelig flersidig overenskomst om trafikkrettigheter for internasjonale luftruter blir gjeldende i forhold til begge de kontraherende parter, skal denne avtale endres slik at den blir i samsvar med bestemmelsene i nevnte overenskomst.

Artikkel XV

1. Hvis en av de kontraherende parter anser det ønskelig å endre bestemmelsene i vedlegget til denne avtale, kan den anmode om at saken blir drøftet mellom de to kontraherende parters luftfartsmyndigheter, og i så fall skal slike drøftelser begynne innen et tidsrom av 60 dager fra datoen for anmodningen. Endringer som disse luftfartsmyndigheter måtte være blitt enige om, skal tre i kraft når de er blitt bekreftet ved utveksling av noter ad diplomatisk vei.

2. De ovennevnte bestemmelser skal ikke gjelde for endringer som en av de kontraherende parter gjør i anløpssteder på de spesifiserte ruter unntatt de som ligger på den annen kontraherende parts territorium og de som ligger umiddelbart foran og umiddelbart etter dette territorium; slike endringer kan gjennomføres hvis ingen innsigelse blir gjort av den annen kontraherende parts luftfartsmyndigheter innen 30 dager etter mottakelsen av underretning om endringen fra den første kontraherende parts luftfartsmyndigheter.

Artikkel XVI

1. Uten å prejudisere anvendelsen av artikkel XVII i denne avtale, skal de kontraherende parter, hvis noen tvist oppstår mellom dem angående fortolkningen eller anvendelsen av denne avtale, i første omgang søke å ordne tvisten ved forhandlinger dem imellom.

2. Hvis det ikke lykkes de kontraherende parter å oppnå enighet gjennom forhandlinger innen 90 dager,

(a) kan de bli enige om å henvise tvisten til avgjørelse av en voldgiftsdomstol oppnevnt ved avtale mellom dem eller til annen person eller institusjon; eller

(b) hvis de ikke kommer overens på denne måte, eller etter at de er blitt enige om å henvise tvisten til en voldgiftsdomstol, ikke kan bli enige om dens sammensetning innen 30 dager, kan hver av de kontraherende parter forelegge tvisten for avgjørelse av Rådet i Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon.

3. De kontraherende parter forplikter seg til å overholde enhver avgjørelse som blir truffet i henhold til denne artikkels paragraf 2.

4. Hvis og sålenge noen av de kontraherende parter eller et av noen av de kontraherende parters utpekte luftfartsselskaper, ikke overholder en avgjørelse som er truffet i henhold til denne artikkels paragraf 2, kan den annen kontraherende part begrense, tilbakeholde eller annullere enhver rettighet som den har gitt i kraft av denne avtale til den kontraherende part som har forbrudt seg eller til denne kontraherende parts utpekte luftfartsselskap, eller til det utpekte luftfartsselskap som har forbrudt seg.

Artikkel XVII

Hver av de kontraherende parter kan når som helst gi melding til den annen part om at den ønsker å bringe denne avtale til opphør. Oppsigelsen skal samtidig meddeles Rådet i Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon. Hvis sådan oppsigelse er foretatt, skal avtalen tre ut av kraft 12 måneder etter den dag da den annen part mottok oppsigelsen, med mindre oppsigelsen er trukket tilbake etter overenskomst før utløpet av denne frist. Hvis erkjennelse av mottakelsen av oppsigelsen ikke gis av den annen kontraherende part, skal oppsigelsen anses for å være mottatt fjorten dager etter at Rådet i Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon har mottatt den.

Artikkel XVIII

1. I denne avtale skal uttrykket « luftfartsmyndighet » bety, i forhold til den egyptiske regjering, Generaldirektøren for sivil luftfart og enhver person eller ethvert organ som har fullmakt til å utføre de funksjoner som i øyeblikket tilligger den nevnte direktør; og i forhold til den norske regjering, Direktøren for sivil luftfart, og enhver person eller ethvert organ som har fullmakt til å utføre de funksjoner som i øyeblikket tilligger den nevnte direktør.

2. Uttrykket « utpekte luftfartsselskaper » skal bety de luftfartsforetakender om hvilke en av de kontraherende parters luftfartsmyndigheter skriftlig har underrettet den annen kontraherende parts luftfartsmyndigheter at de er de luftfartsselskaper som den første kontraherende part har utpekt for drift av de spesifiserte luftruter.

3. Vedlegget til denne avtale skal anses for å være en del av avtalen, og alle henvisninger til « avtalen » skal omfatte henvisning til vedlegget unntagen i tilfelle hvor det uttrykkelig er bestemt anderledes.

Artikkel XIX

Etter at de konstitusjonelle krav er blitt oppfylt av Egypts regjering, skal denne avtale tre i kraft så snart begge de kontraherende parter har utvekslet noter om dette ad diplomatisk vei.

TIL BEKREFTELSE HERAV har undertegnede befullmektigede som er behøring bemyndiget til det av sine respektive regjeringer, underskrevet denne avtale og forsynt den med sine segl.

UTFERDIGET i Cairo den 11. mars 1950, i norsk, arabisk og engelsk tekst som alle skal ha samme gyldighet.

For Norges regjering :

(u) Francis IRGENS

For Egypts regjering :

(u) M. SALAH EL DIN

VEDLEGG

A

1. Luftfartsselskaper utpekt av Egypts regjering, gis rett til å drive luftruter i begge retninger på hver av de spesifiserte ruter og til å lande i trafikkøyemed på norsk territorium på de steder som er spesifisert i denne paragraf :

(a) Ruter som har sitt endepunkt på norsk territorium :

(bestemmes senere).

(b) Ruter som passerer gjennom norsk territorium :

(bestemmes senere).

2. Luftfartsselskaper utpekt av Norges regjering, gis rett til å drive luftruter i begge retninger på hver av de spesifiserte ruter og til å lande i trafikkøyemed i Egypt på de steder som er spesifisert i denne paragraf :

(a) Ruter som har sitt endepunkt på egyptisk territorium :

(bestemmes senere).

(b) Ruter som passerer igjennom egyptisk territorium :

1. Oslo og/eller Stavanger — Amsterdam — Genève — Roma — Cairo — Basrah og/eller Abadan — Karachi — Bombay — Calcutta — Bangkok — Hong Kong — Shanghai.

2. Norge via mellomliggende steder til Cairo og steder bortenfor sydover i Afrika.
(Alle steder, såvel mellomliggende som bortenfor, skal bestemmes senere.)

B

I tilfelle av at en av de kontraherende parters utpekte luftfartsselskaper ikke ekspe-derer egen trafikk på den annen kontraherende parts territorium gjennom eget kontor eller ved eget personale, kan luftfartsselskapene etter fritt valg henføre slike oppgaver til en organisasjon som er godkjent av den annen kontraherende parts luftfartsmyndigheter og som så vidt mulig har samme nasjonalitet som disse myndigheter.

No. 1321. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF NORWAY AND THE GOVERNMENT OF EGYPT FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT CAIRO, ON 11 MARCH 1950

The Government of Norway and the Government of Egypt hereinafter described as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944² (hereinafter referred to as the "Convention"),

Considering that it is desirable to organize international air services in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international co-operation in this field;

Considering also that it is desirable to stimulate international air travel, at the lowest possible rates consistent with sound economic principles, as a means of promoting friendly understanding and goodwill among peoples and securing the many indirect benefits of this form of transportation to the common welfare of both countries;

And desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting commercial scheduled air transport services between and beyond their respective territories,

Have accordingly appointed the undersigned plenipotentiaries for this purpose, who, being duly authorised to that effect by their respective Governments, have agreed as follows :

Article I

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate the air services specified in the Annex to this Agreement (hereinafter referred to as the "specified air services") on the routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes").

2. Subject to the provisions of this Agreement, such services may be inaugurated in whole or in part, immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

¹ Came into force on 30 September 1950, pursuant to an exchange of notes, in accordance with article XIX of the agreement.

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346, and Vol. 51, p. 336.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 1321. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NORVÈGE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉGYPTE RELATIF A L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELA. SIGNÉ AU CAIRE, LE 11 MARS 1950

Le Gouvernement de la Norvège et le Gouvernement de l'Égypte, ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944² (ci-après dénommée la « Convention »),

Considérant qu'il est souhaitable d'organiser d'une manière sûre et méthodique les services aériens internationaux et de favoriser, dans la mesure du possible, le développement de la coopération internationale dans ce domaine,

Considérant également qu'il est souhaitable de stimuler les voyages aériens internationaux, aux tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une saine économie, en tant que moyen d'entretenir l'entente et la bonne volonté entre les nations, ainsi que de s'assurer les nombreux avantages indirects qu'offre ce moyen de transport pour le bien mutuel des deux pays, et

Désireux de conclure un accord en vue d'encourager le développement de services commerciaux réguliers de transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Ont désigné à cette fin les plénipotentiaires soussignés qui, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, en totalité ou en partie, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

¹ Entré en vigueur le 30 septembre 1950, à la suite d'un échange de notes, conformément à l'article XIX.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; vol. 26, p. 420; vol. 32, p. 402; vol. 33, p. 352; vol. 44, p. 346, et vol. 51, p. 336.

Article II

1. Each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating, by virtue of the present Agreement, the specified air services.

2. On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this Article and of Article III of the present Agreement, without undue delay grant to the airlines designated the appropriate operating permission.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party, before granting operating permission to an airline designated by the other Contracting Party, may require the airline to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws, rules and regulations which they normally apply to the operation of scheduled air services, provided that such laws, rules and regulations do not conflict with the provisions of the Convention or of the present Agreement.

4. At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the specified air services.

Article III

1. Each contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in Article V of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

2. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the rights specified in Article V of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws, rules and regulations of the Contracting Party granting these rights or otherwise to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement. Such unilateral action, however, shall not take place before the intention to do so is notified to the other Contracting Party and consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties has not led to mutual agreement within a period of thirty days from the date of the said notification.

Article II

1. Chaque Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens qui, en vertu du présent Accord, seront chargée d'exploiter les services aériens indiqués.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante sera, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de l'article III du présent Accord, tenue d'accorder dans un délai raisonnable la permission d'exploitation voulue aux entreprises de transports aériens désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront, avant d'accorder la permission d'exploitation à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante, exiger de ladite entreprise la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois, règlements et instructions normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens réguliers, à condition que ces lois, règlements et instructions ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la Convention ou celles du présent Accord.

4. Lorsque les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées, une entreprise de transports aériens ainsi désignée et autorisée pourra, à tout moment, mettre en exploitation les services aériens indiqués.

Article III

1. Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise de transports aériens et de refuser ou de retirer à une entreprise les droits énoncés à l'article V du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui aura désigné ladite entreprise ou de ses ressortissants.

2. Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise de transports aériens, des droits énoncés à l'article V du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires dans tous les cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois, règlements et instructions de la Partie contractante qui accorde lesdits droits, ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord. Toutefois, une Partie contractante ne pourra prendre de mesures unilatérales de cet ordre que si elle notifie au préalable son intention à l'autre Partie contractante et que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, par voie de consultations, dans un délai de trente jours à compter de la date de ladite notification.

Article IV

1. The laws, rules and regulations of one Contracting Party, especially those 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, rules and regulations of one Contracting Party, especially those relating to entry into or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, quarantine and exchange regulations) shall be applicable to the passengers, crew and cargo of the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party, while in the territory of the former Contracting Party.

3. The Contracting Parties will endeavour to facilitate such regulations with regard to entry and departure of passengers in transit and aircraft crews. Luggage and cargo in transit will, subject to compliance in other respects with the customs regulations, be exempted from customs duty, inspection fees and similar charges.

Article V

1. In the operation of the specified air services, each Contracting Party grants the designated airlines of the other Contracting Party, subject to the provisions of Articles VI and VII, the right of putting down and taking on in the territory of one Contracting Party, international traffic originating in or destined for the territory of the other Contracting Party or of a third country.

2. Paragraph (1) of this article shall not be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the right to take up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party, whatever the origin or the ultimate destination of such traffic.

Article VI

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate on the specified air routes between their respective territories.

Article IV

1. Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent l'entrée dans son territoire, ou la sortie dudit territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane, de quarantaine et de contrôle des devises) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante durant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

3. Les Parties contractantes s'efforceront d'assouplir ces règlements en ce qui concerne l'entrée et la sortie des passagers en transit et des équipages des aéronefs. Les bagages et marchandises en transit seront exempts des droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires, tout en restant par ailleurs assujettis aux règlements douaniers.

Article V

1. Sous réserve des dispositions des articles VI et VII, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante qui exploiteront les services aériens indiqués, le droit de décharger et de charger sur son territoire, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne devront pas être interprétées comme conférant aux entreprises de transports aériens d'une Partie contractante le droit de charger, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante, quelle que soit la provenance ou la dernière destination du trafic en question.

Article VI

1. Les entreprises de transports aériens désignées par les deux Parties contractantes auront la possibilité d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services sur les routes aériennes indiquées reliant leurs territoires respectifs.

2. The air services provided by the designated airlines of either Contracting Party shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airlines and the countries of ultimate destination of the traffic.

3. In the operation of the specified air services of either Contracting Party the combined capacity provided by the designated airlines of both Contracting Parties shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transportation.

Article VII

In the operation of the specified air services the rights granted to the airlines designated by either Contracting Party shall not be exercised abusively to the detriment or disadvantage of any airline of the other Contracting Party, operating on all or part of the same route.

Article VIII

Fuel and lubricating oils taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party, in the territory of the other Contracting Party shall, subject to compliance in other respects with the customs regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges imposed in the territory of that latter Contracting Party. This treatment shall be in addition to that accorded under Article 24 of the Convention.

Article IX

1. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time-tables, rate schedules and all other similar relevant information concerning the operation of the specified air services and copies of all modifications of such time-tables, rate schedules and information.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the traffic carried on their air services to, from or through the territory of the other Contracting Party showing the origin and destination of the traffic.

2. Les services aériens assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toujours pour objectif essentiel d'offrir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui désigne les entreprises et les pays de dernière destination du trafic.

3. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront, en exploitant les services aériens indiqués assignés à l'une et l'autre Partie, offrir une capacité totale qui soit raisonnablement adaptée aux besoins du public en matière de transports aériens.

Article VII

En exploitant les services aériens indiqués, les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes s'abstiendront de faire des droits qui leur sont accordés un usage abusif au détriment ou au désavantage d'une entreprise de transports aériens de l'autre Partie contractante exploitant tout ou partie de la même route.

Article VIII

Les carburants et les huiles lubrifiantes pris à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante seront exemptés des droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires que cette autre Partie contractante impose dans son territoire, tout en restant par ailleurs assujettis aux règlements douaniers de celle-ci. Ce régime sera sans préjudice du traitement accordé en vertu de l'article 24 de la Convention.

Article IX

1. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs et tous autres renseignements utiles de cet ordre concernant l'exploitation des services aériens indiqués, ainsi que le texte de toutes modifications desdits horaires, tarifs ou renseignements.

2. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les renseignements relatifs aux passagers, marchandises et courrier transportés par les soins de leurs services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou au-dessus dudit territoire; ces renseignements devront indiquer la provenance et la destination du trafic.

Article X

When, for the purpose of economy of onward carriage of through traffic, aircraft of different capacity are used by a designated airline of one Contracting Party on different sections of a specified air route, with the point of change in the territory of the other Contracting Party, such change of aircraft should not be inconsistent with the provisions of this Agreement relating to the capacity of the air services and the carriage of traffic. In such cases the second aircraft shall be scheduled to provide a connecting service with the first aircraft, and shall await its arrival, except in the case of operational necessity.

Article XI

1. Rates shall be fixed at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of economical operations, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the rates charged by the other scheduled air service operators on the route concerned or part thereof.

2. The rates to be charged by any of the airlines designated under this Agreement in respect of traffic on any of the specified air routes between the territories of the two Contracting Parties, or between the territory of a third country and the territory of one of the Contracting Parties shall be fixed either :

a) In accordance with such rate resolutions as may be adopted by an airlines' organisation to which the designated airlines, under this Agreement, are members, and accepted for that purpose by the two Contracting Parties; or

b) By agreement between the airlines designated by both Contracting Parties to operate the agreed services where these airlines are not members of the same airlines' organisation, or where no resolution as referred to in 2 (*a*) above has been adopted; provided that, if either Contracting Party has not designated an airline in respect of any of the specified air routes and rates for that route have not been fixed in accordance with paragraph 2 (*a*) above, the airlines designated by the other Contracting Party to operate on that route may fix the rates therefor.

3. Rates so fixed shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties and shall become effective thirty days after their receipt by the said aeronautical authorities unless either authority has given notice of disapproval.

Article X

Lorsque, pour assurer l'acheminement du trafic direct jusqu'à destination dans des conditions économiques, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes utilisera, sur diverses sections d'une route aérienne indiquée, des aéronefs de capacité différente, et que le changement d'aéronef s'effectuera sur le territoire de l'autre Partie contractante, ce changement ne devra pas aller à l'encontre des dispositions du présent Accord relatives à la capacité des services aériens et à l'acheminement du trafic. En pareil cas, le second aéronef, dont l'horaire sera fixé de manière à assurer la correspondance avec le premier, devra attendre l'arrivée de celui-ci, à moins que les nécessités de l'exploitation ne s'y opposent.

Article XI

1. Les tarifs seront fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal, des différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises exploitant des services aériens réguliers sur la même route ou partie de celle-ci.

2. Les tarifs que devra appliquer toute entreprise désignée en vertu du présent Accord pour le trafic sur l'une quelconque des routes indiquées entre les territoires des deux Parties contractantes ou entre le territoire de l'une d'elles et celui d'un pays tiers, seront fixés :

a) Soit conformément aux résolutions relatives aux tarifs qui seraient adoptées par une organisation d'entreprises de transports aériens réunissant les entreprises désignées visées au présent Accord, et qui seraient acceptées à cette fin par les deux Parties contractantes;

b) Soit par voie d'accord entre les entreprises désignées par les deux Parties contractantes pour exploiter les services convenus, lorsque ces entreprises ne feront pas partie de la même organisation d'entreprises de transports aériens ou lorsqu'aucune résolution n'aura été adoptée comme il est prévu à l'alinéa *a* ci-dessus, étant entendu que si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné d'entreprise pour exploiter l'une quelconque des routes aériennes indiquées et si les tarifs applicables à cette route n'ont pas été fixés conformément à l'alinéa *a* ci-dessus, les entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie contractante pour exploiter cette route pourront fixer les tarifs à y appliquer.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et entreront en vigueur trente jours après la date à laquelle lesdites autorités en auront reçu communication, à moins que l'une ou l'autre d'entre elles n'ait notifié son opposition.

4. In the event that rates are not fixed in accordance with para. 2 above or that the aeronautical authorities of either Contracting Party disapprove of the rates so fixed, the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and shall take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the Contracting Parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XVI. Pending the settlement of the dispute by agreement or until it is decided under Article XVI, the rates already established or, if no rates have been established, reasonable rates shall be charged by the airlines concerned.

Article XII

This Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention.

Article XIII

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult each other on the request of either authority for the purpose of ensuring the observance of the principles and the fulfilment of the provisions set out in this Agreement and will exchange such information as is necessary for that purpose.

Article XIV

If a general multilateral convention on traffic rights for scheduled international air services comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article XV

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the annex to this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, and in that event such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Modifications agreed between these authorities will come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

2. The above provisions shall not apply to changes made by either Contracting Party in points on the specified air routes other than those in the territory of the other Contracting Party and those points immediately preceding and immediately following that territory; such changes can be introduced if no objection is raised by the aeronautical authorities of the other Contracting

4. Au cas où les tarifs ne seraient pas fixés conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante refusent d'approuver les tarifs ainsi fixés, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à un accord et prendront toutes les mesures nécessaires pour y donner effet. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XVI. En attendant que le différend soit réglé par voie d'accord ou conformément aux dispositions de l'article XVI, les entreprises de transports aériens intéressées appliqueront les tarifs déjà établis ou, à défaut, des tarifs raisonnables.

Article XII

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention.

Article XIII

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord, et elles échangeront les renseignements nécessaires à cette fin.

Article XIV

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux droits des services aériens internationaux réguliers en matière de trafic entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

Article XV

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les clauses de l'annexe au présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; dans ce cas, lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Les modifications dont ces autorités seront convenues prendront effet après confirmation par voie d'échange de notes diplomatiques.

2. Les dispositions ci-dessus ne s'appliqueront pas aux modifications apportées par une Partie contractante aux escales des routes aériennes indiquées autres que les escales situées sur le territoire de l'autre Partie contractante ou immédiatement de part et d'autre dudit territoire; la première Partie contractante pourra procéder à ces modifications si les autorités aéronautiques de l'autre

Party within 30 days of their receipt of the notification of the change from the aeronautical authority of the first Contracting Party.

Article XVI

1. Without prejudice to Article XVII of this Agreement, if any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach settlement by negotiation within ninety days;

a) They may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or

b) If they do not agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition within thirty days, either Contracting Party may submit the dispute for decision to the Council of the International Civil Aviation Organisation.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this article.

4. If and so long as either Contracting Party, or a designated airline of either Contracting Party, fails to comply with a decision given under para. 2 of this article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Article XVII

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

Partie contractante n'élèvent aucune objection dans un délai de trente jours à compter de la date à laquelle elles auront reçu des autorités aéronautiques de la première Partie contractante notification de la modification.

Article XVI

1. Sans préjudice des dispositions de l'article XVII ci-après, si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2. Si, dans un délai de quatre-vingt-dix jours, les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations :

a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné de commun accord, ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme; ou

b) Si elles ne parviennent pas à un accord ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent, dans un délai de trente jours, se mettre d'accord sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés, en vertu du présent Accord, à la Partie contractante qui ne se conforme pas à la décision, ou aux entreprises désignées par cette Partie contractante, ou à l'entreprise désignée qui ne se conforme pas à la décision.

Article XVII

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

Article XVIII

1. For the purpose of this Agreement the term " aeronautical authorities " shall mean, in the case of the Egyptian Government, the Director General of Civil Aviation for the time being, and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director and, in the case of the Norwegian Government, the Director General of Civil Aviation for the time being, and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director.

2. The term " designated airlines " shall mean the air transport enterprises which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as being the airlines designated by it for the operation of the specified air services.

3. The annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the " Agreement " shall include references to the annex, except where otherwise expressly provided.

Article XIX

After the constitutional requirements have been fulfilled by the Government of Egypt, this Agreement shall enter into force as soon as both Contracting Parties have exchanged notes through the diplomatic channels to that effect.

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 at Cairo the 11th day of March 1950, in the Arabic, Norwegian and English languages, each of which shall be of equal authenticity.

For the Royal Government
of Norway :

(Signed) Francis IRGENS

For the Royal Government
of Egypt :

(Signed) M. SALAH EL DIN

Article XVIII

1. Aux fins du présent Accord, l'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Gouvernement égyptien, du Directeur général en exercice de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général et, en ce qui concerne le Gouvernement norvégien, du Directeur général en exercice de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général.

2. L'expression « entreprises de transports aériens désignées » s'entend des entreprises que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront signalées, par notification écrite aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme étant les entreprises de transports aériens désignées par la première Partie contractante pour exploiter les services aériens indiqués.

3. L'annexe au présent Accord sera considérée comme faisant partie dudit Accord et toutes mentions de l'« Accord » viseront également l'annexe, sauf lorsqu'il en sera disposé autrement de façon expresse.

Article XIX

Lorsque le Gouvernement de l'Égypte aura accompli les formalités constitutionnelles prescrites, le présent Accord entrera en vigueur aussitôt que les deux Parties contractantes auront échangé, par la voie diplomatique, des notes à cet effet.

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

FAIT au Caire, le 11 mars 1950, en langue arabe, en langue norvégienne et en langue anglaise, les trois textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement royal
de Norvège :

Francis IRGENS

Pour le Gouvernement royal
d'Égypte :

M. SALAH EL DINE

ANNEX

A

1. The airlines designated by the Government of Egypt shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified, and to land for traffic purposes in the Norwegian territory at the points specified in this paragraph :

- (a) Routes terminating in the Norwegian territory :
(to be determined later).
- (b) Routes traversing Norwegian territory :
(to be determined later).

2. The airlines designated by the Government of Norway shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified, and to land for traffic purposes in Egypt at the points specified in this paragraph :

- (a) Routes terminating in Egyptian territory :
(to be determined later).
- (b) Routes traversing Egyptian territory :

- 1. Oslo and/or Stavanger — Amsterdam — Geneva — Rome — Athens — Cairo — Basra and/or Abadan — Karachi — Bombay — Calcutta — Bangkok — Hong Kong — Shanghai.
- 2. Norway via intermediate points to Cairo and points beyond southwards in Africa.
(All points whether intermediate or beyond to be determined later.)

B

In case the designated airlines of either Contracting Party do not handle their own traffic in the territory of the other Contracting Party through their own office and by their own personnel, the airlines will be free to assign such functions to an organisation of their choice approved by the aeronautical authorities of the other Contracting Party and bearing, whenever possible, the nationality of that authority.

ANNEXE

A

1. Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de l'Égypte seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées, et à effectuer des escales commerciales en territoire norvégien aux points spécifiés ci-après :

- a) Routes ayant leur point terminus en territoire norvégien :
(à déterminer ultérieurement).
- b) Routes traversant le territoire norvégien :
(à déterminer ultérieurement).

2. Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de la Norvège seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées, et à effectuer des escales commerciales en Égypte aux points spécifiés ci-après :

- a) Routes ayant leur point terminus en territoire égyptien :
(à déterminer ultérieurement).
- b) Routes traversant le territoire égyptien :

1. Oslo et/ou Stavanger — Amsterdam — Genève — Rome — Athènes — Le Caire — Bassora et/ou Abadan — Karachi — Bombay — Calcutta — Bangkok — Hong-kong et Changhaï.

2. De la Norvège à destination du Caire et de points situés plus au sud en Afrique, via des points intermédiaires.
(Tous les points intermédiaires ou au-delà seront déterminés ultérieurement.)

B

Au cas où les entreprises de transports aériens désignées par l'une des Parties contractantes n'emploieraient pas leur propre agence et leur propre personnel pour leur trafic dans le territoire de l'autre Partie contractante, elles pourront confier cette tâche à une organisation de leur choix, agréée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et ayant, chaque fois que cela sera possible, la nationalité desdites autorités.

EXCHANGE OF NOTES

I

Sir,

I have the honour to refer to the Air Transport Agreement signed between the Government of Norway and the Government of Egypt and to inform you that the Norwegian Government, in accordance with article II (1) of the Agreement, designate :

(A) Braathens South-American and Far East Air Transport A/S (SAFE) to operate the route specified in the Annex to the Agreement under section 2 (b) (1) :

Oslo and/or Stavanger — Amsterdam — Geneva — Rome — Athens — Cairo — Basrah — and/or Abadan — Karachi — Bombay — Calcutta — Bangkok — Hong Kong — Shanghai.

(B) Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) to operate the route specified in the Annex to the Agreement under section 2 (b) (2) as follows :

Oslo — Stockholm and/or Copenhagen — Amsterdam — Zurich — Rome — Athens — Cairo — Khartoum — Nairobi — Johannesburg and/or Cape-Town.

In this connection and with reference to the corresponding Agreements signed between the Government of Egypt and the Governments of Denmark and Sweden respectively, I have the honour to confirm on behalf of my Government the following understanding reached in the course of the negotiations which led to the signature of the Agreement :

1. Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL), co-operating with Det Danske Luftfartsselskab (DDL) and Aktiebolaget Aerotransport (ABA) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS), may operate the services assigned to it under the Agreement with aircraft, crews and equipment belonging to one or both of the other airlines.

As long as this co-operation scheme is pursued, Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) will operate the specified air routes only as a member of Scandinavian Airlines System (SAS).

2. In so far as Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL), and the competent

ÉCHANGE DE NOTES

I

Monsieur,

Me référant à l'Accord de transports aériens conclu entre le Gouvernement de la Norvège et le Gouvernement de l'Égypte, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement norvégien, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article II dudit Accord, désigne :

A) La compagnie Braathens South-American and Far East Air Transport A/S (SAFE) pour exploiter la route indiquée dans l'annexe à l'Accord, à l'alinéa *b*, 1, du paragraphe 2, à savoir :

Oslo et/ou Stavanger — Amsterdam — Genève — Rome — Athènes
— Le Caire — Bassora et/ou Abadan — Karachi — Bombay — Calcutta
— Bangkok — Hong-kong et Changai.

B) La compagnie Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) pour exploiter la route indiquée dans l'annexe à l'Accord à l'alinéa *b*, 2, du paragraphe 2, comme suit :

Oslo — Stockholm et/ou Copenhague — Amsterdam — Zurich —
Rome — Athènes — Le Caire — Khartoum — Nairobi — Johannesburg
et/ou Le Cap.

A ce propos, et me référant aux accords analogues que le Gouvernement de l'Égypte a conclus avec le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la Suède respectivement, j'ai l'honneur de confirmer, au nom de mon Gouvernement, qu'au cours des négociations qui ont abouti à la signature de l'Accord, il a été convenu ce qui suit :

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

Aussi longtemps qu'existera cette association, la compagnie Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) exploitera les routes aériennes indiquées exclusivement en sa qualité de membre du Scandinavian Airlines System (SAS).

2. Dans la mesure où la compagnie Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) utilisera des aéronefs, des équipages ou du matériel appartenant aux autres entreprises qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions de l'Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel, au même titre que s'ils appartenait à la compagnie Det Norske Luftfartsselskap

Norwegian authorities and Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

(Signed) Francis IRGENS

II

Sir,

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter of to-day in the following terms :

[See note I]

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

(Signed) M. SALAH EL DIN

A/S (DNL); les autorités norvégiennes compétentes et la compagnie Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) en assumeront alors l'entière responsabilité aux fins de l'Accord.

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

(Signé) Francis IRGENS

II

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

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

(Signé) M. SALAH EL DINE

No. 1322

**EGYPT
and
DENMARK**

**Agreement for the establishment of scheduled air services
between and beyond their respective territories (with
annex and exchange of notes). Signed at Cairo, on
14 March 1950**

Official texts: Arabic, Danish and English.

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

**ÉGYPTE
et
DANEMARK**

**Accord relatif à l'établissement de services aériens réguliers
entre les territoires des deux pays et au-delà (avec
annex et échange de notes). Signé au Caire, le 14 mars
1950**

Textes officiels arabe, danois et anglais.

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

خطابات متبادلة

متعلقة بالاتفاق المصري الدانماركي للنقل الجوي

١ - خطاب الطرف الدانماركي

إيماء الى اتفاق النقل الجوي الذي تم توقيعه بين الحكومة المصرية والحكومة الدانماركية
انشراف بالافادة ان الحكومة الدانماركية قد عيّنت
مؤسسة "Det Danske Luftfartsselskab (DDL)"
لغرض تشغيل الخطوط المبيّنة في ملحق الاتفاق تطبيقاً للفقرة الاولى من المادة الثانية من هذا
الاتفاق

وبهذه المناسبة وبالإشارة الى الاتفاقيين الموقعين بين الحكومة المصرية من جهة وكل من
حكومتى النرويج والسويد من جهة أخرى انشراف بياية عن حكومتى تأكيد المبادئ التالية التي
تم التفاهم عليها اثناء المفاوضات التي ادت الى توقيع الاتفاق المذكور

١- يجوز لمؤسسة "Det Danske Luftfartsselskab (DDL)" مشتركة مع

مؤسسة "Det Norske Luftfartsselskab (DNL)" النرويجية

ومؤسسة "Aktiebolaget Aerotransport (ABA)" السويدية

تحت اسم "Scandinavian Airlines System (SAS)" تشغيل الخطوط

المعيّنة في ملحق الاتفاق بطائرات واطقم طائرات ومعدات تابعة لاحدى المؤسستين الاخرتين او
لكليهما

"Det Danske Luftfartsselskab (DDL)" وطالما استمر هذا النظام قائماً اقتصر حق

على ان تقوم بتشغيل الخطوط الجوية المميّنة

"Scandinavian Airlines System (SAS)" بصفتها مشتركة في

٢- في حالة استعمال مؤسسة "Det Danske Luftfartsselskab (DDL)" طائرات واطقم

طائرات ومعدات تسابعة للمؤسسات الاخرى

"Scandinavian Airlines System (SAS)" المشتركة معها في

"Det Danske Luftfartsselskab (DDL)" تسري احكام الاتفاق كما لو كانت تابعة لمؤسسه

"Det Danske Luftfartsselskab (DDL)" وتتحمل السلطات الدانماركية المختصة ومؤسسة

كافة المسئوليات التي يقضي بها الاتفاق

٢ - خطاب الطرف المصري

انشراف بالافادة اني تسلمت خطابكم بتاريخ اليوم الوارد نصه فيما تلي ٠-

[See note 1 — Voir note 1]

الملحق

(أ)

١- للمؤسسات التي تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق الميمنة الميمنة فيما يلي في كلا الاتجاهين والهبوط في الاراضي الدانماركية لاغراض تجارية في النقط الميمنة في هذه الفقرة

أ - الطرق المنتهية في الاراضي الدانماركية

القاهرة - روما - ميلانو - زيورخ - فرانكفورت - امستردام - كوبنهاغ

ب - الطرق المارة بالاراضع الدانماركية

ستحدد فيما بعد

٢- للمؤسسات التي تعينها الحكومة الدانماركية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق الميمنة الميمنة فيما يلي في كلا الاتجاهين والهبوط في الاراضي المصرية لاغراض تجارية في النقط الميمنة في هذه الفقرة

أ - الطرق المنتهية في الاراضي المصرية

كوبنهاغ - امستردام - و/ او فرانكفورت - و/ او ميونيخ - زورخ او جنيف - ميلانو -

و/ او روما - و/ او اثينا - القاهرة .

ب - الطرق المارة بالاراضي المصرية

١- كوبنهاغ - امستردام - زيورخ - روما - و/ او اثينا - القاهرة - الخرطوم - نيروبي -

و/ او حوهانسبرج - و/ او مدينة الكاب

٢- كوبنهاغ و/ او فرانكفورت - جنيف - روما - القاهرة - كاراتشي - كلكتا - بانجكوك

(ب)

اذا لم يكن للمؤسسات التي عينها احد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف المتعاقد الاخر مكاتب خاصة بها تؤدي بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات بشرط ان تكون ممتدة من سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر وتحمل جنسية تلك السلطات .

٥- اذا لم ينفذ احد الطرفين المتعاقدين او اية مؤسسة معينة من جانب احد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقا للفقرة الثانية او القرار المؤقت الصادر طبقا للفقرة الثالثة من هذه المادة فللطرف الآخر أن يعد او يوقف او يلغى الحقوق التي منحها - بمقتضى هذا الاتفاق - للطرف المتعاقد المقصر او للمؤسسات المعنية من قبل هذا الطرف او للمؤسسة المعنية المقصرة .

المادة السابعة عشرة

لاي من الطرفين المتعاقدين في اي وقت يشاء ان يعلن الطرف المتعاقد الاخر برغبته في انتهاء هذا الاتفاق، على ان يبلغ هذا الاعلان في نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني - وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مضي اثني عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الاخر للاعلان الا اذا كان الاعلان بالانتهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الاخر باستلامه للاعلان يعتبر انه قد سلمه بعد مضي اربعة عشر يوما من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني لهذا الاعلان .

المادة الثامنة عشرة

١- فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة «سلطات الطيران» بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدني في الوقت الحالي او اي شخص او هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة للحكومة الدانماركية وراة الاشغال العمومية او اي شخص او هيئة يعهد اليها بوظائف تلك الوزارة الحالية .

٢- يقصد بعبارة «المؤسسات المعنية» مؤسسات النقل الجوي التي تعينها سلطات الطيران التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعنية والتي اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر .

٣- يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة الى الاتفاق تعني ايضا الاشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على غير هذا .

المادة التاسعة عشرة

يسري هذا الاتفاق بعد اتمام الاجراءات الدستورية اللازمة من جانب الحكومة المصرية وبمجرد تبادل الطرفين المتعاقدين مذكرات بالطريق الدبلوماسي في هذا الشأن .

اثباتا لذلك وقع المندوبون المفوضون بما لهم من سلطة مخولة من حكوماتهم على هذا الاتفاق ووضعو عليه اخطامهم

باللغات العربية والدانماركية

يوم

حرد في

والانجليزية ولكل من النصوص الثلاثة حجية واحدة .

المادة الرابعة عشرة

إذا أصبحت معاهدة متعددة الاطراف بشأن النقل الجوي الدولي المنتظم سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع احكام المعاهدة المذكورة .

المادة الخامسة عشرة

١- إذا رغب اي من الطرفين المتعاقدين في تعديل النصوص الواردة في ملحق هذا الاتفاق فله ان يطلب الدخول في مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب بدء هذه المشاورات في خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسي

٢- لا تسري احكام الفقرة الاولى من هذه المادة على التعديلات التي يدخلها اي من الطرفين المتعاقدين على نقط احدى الطرق الجوية المعينه اذا كانت هذه النقط لا تقع في داخل اقليم الطرف المتعاقد الاخر ولا تأتي قبل او بعد اقليمه مباشرة .

ففي هذه الحالات يمكن ادخال التعديل اذا لم تعترض سلطات الطيران التابعه للطرف المتعاقد الاخر في ظرف ثلاثين يوما من تاريخ استلامها اخطار التعديل من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاول .

المادة السادسة عشرة

١- مع عدم الاخلال باحكام المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق اذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير او تطبيق هذا الاتفاق فعليهما اولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .

٢- فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة في مدى تسعين يوما من بدء اثاره الخلاف من اي من الطرفين المتعاقدين .

أ - جاز لهما الاتفاق على احالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم او اي شخص او هيئة اخرى يعينها للفصل فيه .

ب - فاذا لم يتفقا على التحكيم او اذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوما يكون لاي منهما ان يرفع الخلاف الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني ليفصل فيه .

٣- لاي من الطرفين المتعاقدين ان يطلب الى هيئة التحكيم او مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني - حسب الاحوال - ان يقدر في مدى ثلاثين يوما من تاريخ الطلب ما يجب اتخاذه من اجراءات مؤقتة للمحافظة على حقوق الطرفين المتعاقدين .

٤- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ اي قرار مؤقت او حكم نهائي يصدر وفقا للفقرتين ٣ و٢ من هذه المادة

الطرفين المتعاقدين يجب الا ينطوي هذا التفسير على اخلال بالاحكام الواردة في هذا الاتفاق بصدد الحموله والنقل. وفي هذه الاحوال يجب ان ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائره الثانية وصول الطائره الاولى الا اذا حالت دون ذلك ضرورات فنيه .

المادة الحادية عشرة

١- تحدد اجور النقل في مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التي تشمل اقتصاديات التشغيل والريح المعقول ومميزات كل خط (سا في ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الاجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة، الاخرى التي تعمل على الطريق او على جزء منه .

٢- تحدد الاجور التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على اي من الطرق الممينة بين اقليمي الطرفين او بين اقليم احدهما واقليم دولة اخرى كالآتي :

أ - وفقا لقرارات اي منظمة لمؤسسات النقل الجوي تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط ان يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

أ و - بالاتفاق بين المؤسسات المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط المعينة اذا لم تكن تلك المؤسسات اعضاء في نفس المنظمة او اذا لم تكن هناك قرارات مما نوه عنه في الفقرة (أ) السابقة . على انه في الحالات التي لا يعين فيها احد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوي للعمل على اي من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الاجور على هذا الطريق وفقا للفقرة (٢-أ) فان لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر للقيام بالعمل على هذا الطريق ان تحدد الاسعار التي تتقاضاها .

٣- يجب ان تعرض الاجور التي تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضي ثلاثين يوما من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة ما لم تعلن احدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها .

٤- في حالة عدم تحديد الاجور وفقا للفقرة الثانية من هذه المادة او في حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى احد الطرفين المتعاقدين على الاجور التي حددت طبقا لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه . وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقا للمادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق او بالتطبيق لحكم المادة السادسة عشرة تظل الاجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود اجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن اختصاء اجور معقولة .

المادة الثانية عشرة

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني المشكل بمقتضى المعاهدة :

المادة الثالثة عشرة

تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور عند طلب اي من تلك السلطات بفرص ضمان مراعاة القواعد وتنفيذ الاحكام المنصوص عليها في هذا الاتفاق وتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

٢- لا تخول الفقرة الاولى من هذه المادة المؤسسات المعنية من احد الطرفين المتعاقدين الحق في نقل ركاب او صانع او بريد بحقابل من نقطة واقعة في اقليم الطرف المتعاقد الاخر الى نقطة اخرى في نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل او مقصده النهائي .

المادة السادسة

- ١- تتاح للمؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة في تشغيلها للطرق الجوية المعنية بين اقليميهما .
- ٢- يكون الهدف الرئيسي للمؤسسات المعنية عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها بطريقة مقبولة بين اقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسات وبين الجهات التي ينتهي اليها هذا النقل .
- ٣- يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعنية من اي من الطرفين المتعاقدين ان يكون مجموع الحمولة التي تقدمها المؤسسات المعنية من الطرفين المتعاقدين متناسبا تناسبيا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوي .

المادة السابعة

يجب الا تسيء المؤسسات المعنية من اي من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها اثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعنية بحيث تضر بمصالح اية مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الاخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوي او جزء منه .

المادة الثامنة

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التي يفرضها اي من الطرفين المتعاقدين في اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التي تدخل هذا الاقليم بمعرفة المؤسسات التي عينها الطرف المتعاقد الاخر او باسمه وكذلك التي تمون بها طائرات تلك المؤسسات في اقليمه والتي تبقى في الطائرة عند مغادرتها اخر مطار في ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لاحكام التعليمات الجمركية المتبعة لدى الطرف الاول . هذا علاوة على ما قضت به المادة ٢٤ من المعاهدة .

المادة التاسعة

١- على كل من الطرفين المتعاقدين ان يلزم مؤسساته المعنية بان تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر مقدما وفي ابدر وقت ممكن بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفه الاجور وكذا كافة المعلومات الاخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعنية وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

٢- على كل من الطرفين المتعاقدين ان يلزم مؤسساته المعنية بان تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر بالبيانات المتعلقة بحركة النقل الفعلي على خطوطها الجوية المعنية الى وم عبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الاخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

المادة العاشرة

عندما تدعو الحاجة الاقتصادية (المتعلقة بالنقل الطوالي) الى استعمال طائرات مختلفة الحمولة في المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعنية ويتم تغيير طائرة باخرى في اقليم أحد

٤- بعد استيفاء احكام الفقرتين الاولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التي عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو ان تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعنية في اي وقت .

المادة الثالثة

١- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الاخر لمؤسسة نقل جوي وكذلك وقف او الغاء الحقوق المبينة في المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوي معينة او في فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك في اية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الاخر الذي عينها او في يد رعاياه

٢- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع اية مؤسسة نقل جوي بالحقوق المبينة في المادة الخامسة من هذا الاتفاق وبفرض ما يراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك في حالة تقصير المؤسسة في اتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح الحقوق او في حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقا لهذا الاتفاق .

ولا يتخذ هذا الاجراء الفردي - على اي حال - قبل اعلان الطرف المتعاقد الاخر بالعموم على ذلك وفشل المشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين في الوصول الى اتساق في مدى ثلاثين يوما من تاريخ الاخطار المذكور .

المادة الرابعة

١- تسري القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية الى اقليمه او مغادرتها له او المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات او ملاحظتها على طائرات لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الاخر اثناء وجودها في ذلك الاقليم .

٢- تسري القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه او مغادرته بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التي تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحي ونظم العملة) تجازي طائرات المؤسسات التي يعينها الطرف المتعاقد الاخر في داخل اقليم الطرف المتعاقد الأول .

٣- يسعى كل من الطرفين المتعاقدين الى تبسيط الاجراءات المتعلقة بوصول وسفر الركاب العابرين وطاقم الطائرات كما تعفى الامتعة والبضائع العابرة من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم المماثلة مع وجوب خضوعها فيما عدا ذلك لاحكام التعليمات الجمركية .

المادة الخامسة

١- مع مراعاة احكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعنية من الطرف المتعاقد الاخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعنية الحق في نقل ركاب وبضائع ويريد بين اقليم احد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الاخر او اقليم اي بلد ثالث .

No. 1322. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاق بين الحكومة المصرية والحكومة الدانماركية بشان تسيير خطوط جوية منتظمة بين اقليميهما والى ما ورائهما

بما ان الحكومة المصرية والحكومة الدانماركية المشار اليهما فيما بعد بعبارة «الطرفين المتعاقدين» طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو في ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ «المعاهدة» .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انشاء التعاون الدولي في هذا السبيل .

ورغبة في تنشيط النقل الجوي الدولي بأقل الاجور التي تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لاساء حسن التفاهم والموودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة في عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجاري الجوي المنتظم بين اقليميهما والى ما ورائهما فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين ادناه لهذا الغرض والذين وافقوا - بناء على تفويض من حكومتيهما - على ما يأتي :

المادة الاولى

١- يسمح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الاخر الحق في تشغيل الخطوط الجوية المعبئة في الملحق لهذا الاتفاق (والتي سيطلق عليها فيما بعد «الخطوط الجوية المعبئة») وذلك على الطرق المعبئة بالملحق المذكور (والتي سيطلق عليها فيما بعد «الطرق الجوية المعبئة») .

٢- يمكن البدء في تشغيل اي من الخطوط الجوية المنتظمة كله او جزء منه فورا او في تاريخ لاحق وفقا لرغبة الطرف المتعاقد الذي منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة احكام هذا الاتفاق .

المادة الثانية

١- على كل من الطرفين المتعاقدين ان يخطر الطرف المتعاقد الاخر كتابة باسم مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعبئة وفقا لهذا الاتفاق .

٢- على الطرف المتعاقد الاخر عند استلامه هذا الاخطار ان يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعبئة دون اي تأخير لا مبرر له وذلك مع مراعاة احكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

٢- يجوز لسلطات الطيران لدى احد الطرفين المتعاقدين قبل ان تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التي عينها الطرف المتعاقد الاخر ان تطلب من تلك المؤسسة اثبات انه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التي تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط الا تكون احكام هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع احكام المعاهدة او احكام هذا الاتفاق .

DANISH TEXT — TEXTE DANOIS

No. 1322. OVERENSKOMST MELLEM DANMARKS REGERING OG ÆGYPTENS REGERING VEDRØRENDE OPRETTELSE AF REGELMÆSSIGE LUFTRUTER MELLEM OG UDOVER DERES RESPEKTIVE TERRITORIER

Danmarks regering og Ægyptens regering, i det følgende betegnet som de kontraherende parter,

som er parter i konventionen om international civil luftfart, der åbnes for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944 (i det følgende benævnt konventionen),

som anser det for ønskeligt at tilrettelægge internationale luftruter på en betryggende og planmæssig måde og i videst muligt omfang fremme udviklingen af det internationale samarbejde på dette område,

som ligeledes anser det for ønskeligt at fremme den internationale lufttrafik til så lave takster, som det er muligt at forene med sunde økonomiske principper, for herigennem at befordre den venskabelige forståelse og velvilje mellem nationerne og, til det fælles vel, sikre deres lande de mange indirekte fordele ved denne transportmåde,

og som ønsker at afslutte en overenskomst med henblik på at fremme den regelmæssige erhvervsmæssige lufttrafik mellem og udover deres respektive territorier,

har i dette øjemed udpeget undertegnede befuldmægtigede, som, behørigt bemyndigede dertil af deres respektive regeringer, er kommet overens om følgende :

Artikel I

1. Hver af de kontraherende parter tilstår den anden kontraherende part ret til at drive de i tillæget til nærværende overenskomst angivne luftruter (i det følgende betegnet som de „angivne luftruter“) på de i nævnte tillæg angivne strækninger (i det følgende betegnet som de „angivne strækninger“).

2. Under hensyn til nærværende overenskomsts bestemmelser kan disse luftruter — helt eller delvis — åbnes straks eller på et senere tidspunkt efter bestemmelse af den kontraherende part, hvem rettighederne er tilstået.

Artikel II

1. Hver af de kontraherende parter skal overfor den anden kontraherende part skriftligt udpege et eller flere luftfartselskaber til i medfør af nærværende overenskomst at drive de angivne luftruter.

2. Når den anden kontraherende part har modtaget anmeldelse om udpegelsen, skal den, under hensyntagen til bestemmelserne i denne artikels afsnit 3 og nærværende overenskomsts artikel III, uden unødigt ophold give de udpegede luftfartselskaber den fornødne driftstilladelse.

3. Den ene kontraherende parts luftfartsmyndigheder kan, inden de giver et af den anden kontraherende part udpeget luftfartselskab driftstilladelse, kræve, at luftfartselskabet overfor dem godtgør, at det er i stand til at opfylde de vilkår, der er foreskrevet i de love, regler og bestemmelser, som de normalt bringer til anvendelse på regelmæssige luftruters drift, forudsat disse love, regler og bestemmelser ikke er stridende mod konventionen eller nærværende overenskomsts bestemmelser.

4. Når bestemmelserne i nærværende artikels afsnit 1 og 2 er efterkommet, kan et således udpeget og koncessioneret luftfartselskab nårsomhelst påbegynde driften af de angivne luftruter.

Artikel III

1. Hver af de kontraherende parter er berettiget til at nægte at godkende udpegelsen af et luftfartselskab og til overfor et luftfartselskab at nægte at tilstå eller tilbageholde de i nærværende overenskomsts artikel V opregnede rettigheder eller at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for et luftfartselskabs udøvelse af disse rettigheder, i ethvert tilfælde, hvor det ikke findes godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med luftfartselskabet beror hos den kontraherende part, der udpeger luftfartselskabet, eller hos denne kontraherende parts statsborgere.

2. Hver af de kontraherende parter er berettiget til midlertidigt at indstille et luftfartselskabs udøvelse af de i nærværende overenskomsts artikel V opregnede rettigheder eller at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for et luftfartselskabs udøvelse af disse rettigheder, i ethvert tilfælde, hvor luftfartselskabet undlader at efterkomme lovene, reglerne og bestemmelserne i den kontraherende stat, som tilstår disse rettigheder, eller på anden måde undlader at drive lufttrafik i overensstemmelse med de i nærværende overenskomst foreskrevne vilkår. Et sådant ensidigt skridt må dog ikke tages, før der er givet den anden kontraherende part meddelelse om hensigten herom, og drøftelser mellem begge kontraherende parters luftfartsmyndigheder ikke har ført til enighed indenfor et tidsrum af tredive dage fra datoen for nævnte meddelelse.

Artikel IV

1. Den ene kontraherende parts love, regler og bestemmelser, navnlig sådanne, som vedrører ankomst til eller afgang fra dens territorium af luftfartøjer, der anvendes i international lufttrafik, eller som vedrører sådanne luftfartøjers drift og navigering, medens de befinder sig indenfor dens territorium, finder

anvendelse på luftfartøjer, tilhørende den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskaber.

2. Den ene kontraherende parts love, regler og bestemmelser, navnlig sådanne, som vedrører ankomst til eller afgang fra dens territorium af passagerer, besætning eller ladning ombord i luftfartøjer (såsom bestemmelserne angående indrejse, klarering, indvandring, pas, told og karantæne samt valutaregler), finder anvendelse på passagerer, besætning og ladning ombord i luftfartøjer, tilhørende den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskaber, medens de befinder sig indenfor førstnævnte kontraherende parts territorium.

3. De kontraherende parter vil bestræbe sig for at lempe sådanne bestemmelser med hensyn til ankomst og afgang for transitpassagerer og luftfartøjers besætninger. Under forudsætning af, at toldbestemmelserne i andre henseender efterkommes, vil bagage og ladning i transit være fritaget for toldafgifter, undersøgelsesafgifter og lignende afgifter.

Artikel V

1. Forsåvidt angår driften af de angivne luftruter tilstår hver af de kontraherende parter, under hensyntagen til bestemmelserne i artiklerne VI og VII, den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskaber ret til på sit territorium at afsætte og optage international trafik, kommende fra eller bestemt for den anden kontraherende parts eller et tredielands territorium.

2. Bestemmelserne i nærværende artikels afsnit 1 hjemler ikke den ene kontraherende parts luftfartselskaber ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage, til befordring mod vederlag, passagerer, ladning eller post, bestemt for en anden plads på denne anden kontraherende parts territorium, uanset sådan trafiks oprindelse eller endelige bestemmelsessted.

Artikel VI

1. Begge kontraherende parters udpegede luftfartselskaber skal have rimelig og lige adgang til at beflyve de angivne strækninger mellem deres respektive territorier.

2. Hovedformålet med de af hver af de kontraherende parters udpegede luftfartselskaber oprettede luftruter skal være ved en rimelig fyldningsgrad at tilvejebringe en kapacitet, svarende til det nuværende og med rimelighed forventede behov for befordring mellem områder, tilhørende den kontraherende part, som udpeger luftfartselskaberne, og de lande, som er trafikens endelige bestemmelsessted.

3. Ved driften af hver af de kontraherende parters angivne luftruter skal den af begge kontraherende parters udpegede luftfartselskaber tilvejebragte samlede kapacitet opretholdes i rimeligt forhold til publikums behov for luftbefordring.

Artikel VII

Ved driften af de angivne luftruter må de rettigheder, som er tilstået de af hver af de kontraherende parter udpegede luftfartselskaber, ikke udøves på ubehørig måde til skade eller ulempe for den anden kontraherende parts luftfartselskaber, der helt eller delvis beflyver samme strækning.

Artikel VIII

Brændstof og smøreolie, som indføres til eller tages ombord i luftfartøjer på den ene kontraherende parts territorium af den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskaber eller på disses vegne, og som forbliver ombord ved afgang fra den sidste landingslufthavn på førstnævnte kontraherende parts territorium, er, under forudsætning af, at førstnævnte kontraherende parts toldbestemmelser i andre henseender efterkommes, fritaget for toldafgifter, undersøgelsesafgifter og lignende afgifter, som afkræves på førstnævnte kontraherende parts territorium. Denne behandling er supplementær til den, som tilstås i henhold til konventionens artikel 24.

Artikel IX

1. Hver af de kontraherende parter skal foranledige, at dens udpegede luftfartselskaber, så lang tid i forvejen som muligt, tilstiller den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder eksemplarer af fartplaner, taksttabeller og alle andre i betragtning kommende oplysninger vedrørende driften af de angivne luftruter samt eksemplarer af alle ændringer i sådanne fartplaner, taksttabeller og øvrige publikationer.

2. Hver af de kontraherende parter skal foranledige, at dens udpegede luftfartselskaber meddeler den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder oplysninger om den på dens luftruter til, fra eller over den anden kontraherende parts territorium befordrede trafik, med angivelse af trafikens oprindelse og destination.

Artikel X

Når et af den ene kontraherende part udpeget luftfartselskab ved viderebefordring af gennemgående trafik af økonomiske hensyn anvender luftfartøjer med forskellig kapacitet på forskellige dele af en angiven strækning, således at der skiftes luftfartøj på en på den anden kontraherende parts territorium beliggende landingsplads, må en sådan ombytning af luftfartøjer ikke være i uoverensstemmelse med nærværende overenskomsts bestemmelser vedrørende luftruternes kapacitet og den befordrede trafik. I sådanne tilfælde skal det andet luftfartøj i henhold til fartplanen etablere forbindelse med det første luftfartøj og skal afvente dets ankomst, undtagen i tilfælde, hvor driftsmæssige forhold er til hinder herfor.

Artikel XI

1. Taksterne skal fastsættes på et rimeligt niveau under hensyntagen til alle i betragtning kommende faktorer, herunder omkostninger ved økonomisk drift, rimelig fortjeneste, forskelligheder i ruternes karakter (såsom hastighed og bekvemmelighed) og de takster, der anvendes af de andre luftfartselskaber, som regelmæssigt beflyver den pågældende strækning eller dele deraf.

2. De takster, som af et af de i henhold til nærværende overenskomst udpegede luftfartselskaber agtes anvendt for trafik på nogen af de angivne strækninger mellem de to kontraherende parters territorier eller mellem et tredielands territorium og en af de kontraherende parters territorium og en af de kontraherende parters territorium, skal fastsættes enten

- a) i overensstemmelse med sådanne takstbestemmelser, som måtte være vedtaget af en organisation af luftfartselskaber, af hvilken de i henhold til nærværende overenskomst udpegede luftfartselskaber er medlemmer, og som i dette øjemed er godkendt af de to kontraherende parter, eller
- b) ved aftale mellem de af begge kontraherende parter til beflyvning af de aftalte ruter udpegede luftfartselskaber, såfremt disse ikke er medlemmer af samme organisation af luftfartselskaber, eller såfremt der ikke er vedtaget nogen takstbestemmelser som omhandlet ovenfor i afsnit 2 a. Såfremt en af de kontraherende parter ikke har udpeget et luftfartselskab til at beflyve nogen af de angivne strækninger og der ikke for den pågældende strækning er fastsat takster i overensstemmelse med ovenstående afsnit 2 a, kan dog de af den anden kontraherende part til beflyvning af den pågældende strækning udpegede luftfartselskaber fastsætte takster herfor.

3. De således fastsatte takster skal forelægges de to kontraherende parters luftfartsmyndigheder till godkendelse og bringes til anvendelse tredive dage efter deres modtagelse af nævnte luftfartsmyndigheder, medmindre en af disse myndigheder har erklæret ikke at kunne godkende dem.

4. I tilfælde af, at taksterne ikke fastsættes i overensstemmelse med ovennævnte afsnit 2 eller at den ene kontraherende parts luftfartsmyndigheder ikke godkender de således fastsatte takster, skal de kontraherende parter selv søge at nå til enighed om en ordning og skal tage alle nødvendige skridt til at sætte en sådan ordning i kraft. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at nå til enighed, skal spørgsmålet behandles i overensstemmelse med artikel XVI. Indtil tvisten bilægges ved aftale eller afgøres i henhold til artikel XVI, skal de pågældende luftfartselskaber anvende de allerede fastsatte takster eller — såfremt ingen takster er fastsat — rimelige takster.

Artikel XII

Nærværende overenskomst skal registreres i den i henhold til konventionen oprettede internationale civile luftfartsorganisations råd.

Artikel XIII

De to kontraherende parters luftfartsmyndigheder vil, efter anmodning af en af de nævnte myndigheder, i det nære samarbejdes ånd rådføre sig med hinanden for at sikre, at nærværende overenskomsts principper og bestemmelser overholdes og opfyldes, og vil udveksle de for dette formål nødvendige oplysninger.

Artikel XIV

Såfremt en almindelig multilateral konvention om trafikrettigheder for regelmæssige internationale luftruter træder i kraft for begge kontraherende parters vedkommende, skal nærværende overenskomst ændres således, at den bringes i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser.

Artikel XV

1. Såfremt en af de kontraherende parter anser det for ønskeligt at ændre bestemmelserne i tillæget til nærværende overenskomst, kan den anmode om en drøftelse mellem de to kontraherende parters luftfartsmyndigheder, hvilken drøftelse i så fald skal indledes indenfor et tidsrum af tredeks dage fra datoen for anmodningens fremsættelse. De ændringer, hvorom nævnte myndigheder opnår enighed, træder i kraft, når de er blevet bekræftet ved udveksling af noter ad diplomatisk vej.

2. Ovennævnte bestemmelser finder ikke anvendelse på ændringer, der af en af de kontraherende parter foretages med hensyn til andre pladser på de angivne strækninger end sådanne, som er beliggende på den anden kontraherende parts territorium, og de pladser, som beflyves umiddelbart før og umiddelbart efter dette territorium; sådanne ændringer kan foretages, såfremt der ikke af den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder rejses indvendinger herimod inden 30 dage efter, at de fra førstnævnte kontraherende parts luftfartsmyndigheder har modtaget meddelelse om ændringen.

Artikel XVI

1. Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår en tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af nærværende overenskomst, skal de kontraherende parter, uden at overenskomstens artikel XVII derved præjudiceres, i første instans søge at afgøre tvisten ved indbyrdes forhandling.

2. Dersom det ikke inden halvfems dage efter, at det omtvistede spørgsmål første gang er rejst af en kontraherende part overfor den anden part, lykkes dem at opnå en ordening ad forhandlingens vej,

- a) kan de enes om at henvise tvisten til afgørelse ved en af dem efter indbyrdes aftale udpeget voldgiftsdomstol eller ved en anden person eller organisation, eller
- b) såfremt de ikke enes herom eller såfremt de, efter at have truffet aftale om at henvise tvisten til en voldgiftsdomstol, ikke inden tredivede dage kan opnå enighed om dennes sammensætning, kan hver af de kon-

traherende parter indbringe tvisten til afgørelse ved den internationale civile luftfartsorganisations råd.

3. Hver af de kontraherende parter kan anmode enten voldgiftsdomstolen eller den internationale civile luftfartsorganisations råd om inden tredive dage fra anmodningens fremsættelse at anvise, hvilke midlertidige foranstaltninger der bør træffes for at opretholde deres respektive rettigheder.

4. De kontraherende parter forpligter sig til at udføre enhver i henhold til nærværende artikels afsnit 2 og 3 anvist midlertidig foranstaltning eller afsagt endelig kendelse.

5. Såfremt og så længe en af de kontraherende parter eller et af denne udpeget luftfartselskab undlader at udføre en i henhold til nærværende artikels afsnit 2 og 3 anvist midlertidig foranstaltning eller afsagt endelig kendelse, kan den anden kontraherende part indskrænke, nægte eller tilbagekalde alle rettigheder, som den i medfør af nærværende overenskomst har tilstået den uefterrettelige kontraherende part eller de af denne udpegede luftfartselskaber, henholdsvis det uefterrettelige luftfartselskab.

Artikel XVII

Hver af de kontraherende parter kan til enhver tid overfor den anden kontraherende part tilkendegive ønsket om at bringe nærværende overenskomst til ophør. Opsigelsen skal samtidig meddeles den internationale civile luftfartsorganisations råd. Hvis en sådan opsigelse er foretaget, bringes overenskomsten til ophør tolv måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af opsigelsen, medmindre denne efter aftale tilbagekaldes inden nævnte periodes udløb. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen af opsigelsen, anses denne som modtaget fjorten dage efter, at den internationale civile luftfartsorganisations råd har modtaget den.

Artikel XVIII

1. Forsåvidt angår nærværende overenskomst betyder udtrykket „luftfartsmyndigheder“ for Ægyptens vedkommende den til enhver tid fungerende Generaldirektør for civil luftfart og enhver person eller ethvert organ, som måtte blive bemyndiget til at udføre nogen af de funktioner, der for nærværende udøves af nævnte Generaldirektør, og for Danmarks vedkommende Ministeriet for offentlige Arbejder og enhver person eller ethvert organ, som måtte blive bemyndiget til at udføre nogen af de funktioner, der for nærværende udøves af nævnte Ministerium.

2. Udtrykket „udpegede luftfartselskaber“ betyder de luftfartsforetagender, der af den ene kontraherende parts luftfartsmyndigheder skriftligt er anmeldt overfor den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder som de luftfartselskaber, den har udpeget til at drive de angivne luftruter.

3. Tillæget til nærværende overenskomst skal anses som en del af overenskomsten, og alle henvisninger til „overenskomsten“ omfatter, såfremt andet ikke udtrykkeligt er anført, henvisninger til tillæget.

Artikel XIX

Efter at de forfatningsmæssige krav er blevet opfyldt af den ægyptiske regering, vil nærværende overenskomst træde i kraft såsnart begge kontraherende parter ad diplomatisk vej har udvekslet noter desangående.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede, som af deres respektive regeringer er behørigt bemyndigede dertil, underskrevet nærværende overenskomst og forsynet den med deres segl.

UDFÆRDIGET i Cairo den 14. marts 1950 på dansk, arabisk og engelsk, idet hver af teksterne har samme gyldighed.

For den kongelige danske regering :

(Sign.) H. DE WICHFELD

For den kongelige ægyptiske regering :

(Sign.) M. SALAH EL DINE

T I L L Æ G

A

1. Der tilstås de af Ægyptens regering udpegede luftfartselskaber ret til at drive luftruter i begge retninger på hver af de angivne strækninger og til at foretage kommercielle landinger på dansk territorium på de i nærværende afsnit angivne pladser :

a) Ruter med endepunkt på dansk territorium :

Cairo — Rom — Milano — Zürich — Frankfurt — Amsterdam — København.

b) Ruter, som passerer dansk territorium :

Fastsættes senere.

2. Der tilstås de af Danmarks regering udpegede luftfartselskaber ret til at drive luftruter i begge retninger på hver af de angivne strækninger og til at foretage kommercielle landinger i Ægypten på de i nærværende afsnit angivne pladser :

a) Ruter med endepunkt på ægyptisk territorium :

København — Amsterdam og/eller Frankfurt og/eller München — Zürich eller Genève — Milano og/eller Rom og/eller Athen — Cairo.

b) Ruter, som passerer ægyptisk territorium :

1. København — Amsterdam — Zürich — Rom og/eller Athen — Cairo — Khartoum — Nairobi og/eller Johannesburg og/eller Capetown.

2. København og/eller Frankfurt — Genève — Rom — Cairo — Karachi — Calcutta — Bangkok.

B

Såfremt en af de kontraherende parter udpegede luftfartselskaber ikke varetager deres trafikinteresser indenfor den anden kontraherende parts territorium gennem eget kontor og ved eget personale, vil de efter eget valg kunne overdrage denne opgave til et af den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder godkendt foretagende, der såvidt muligt skal være af denne parts nationalitet.

No. 1322. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF EGYPT FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT CAIRO, ON 14 MARCH 1950

The Government of Denmark and the Government of Egypt hereinafter described as the contracting parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944² (hereinafter referred to as the "Convention"),

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

Considering also that it is desirable to stimulate international air travel, at the lowest possible rates consistent with sound economic principles, as a means of promoting friendly understanding and goodwill among peoples and securing the many indirect benefits of this form of transportation to the common welfare of both countries,

And desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting commercial scheduled air transport services between and beyond their respective territories,

Have accordingly appointed the undersigned plenipotentiaries for this purpose, who, being duly authorized to that effect by their respective Governments, have agreed as follows :—

Article I

1. Each contracting party grants to the other contracting party the right to operate the air services specified in the Annex to this Agreement (hereinafter referred to as the "specified air services") on the routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes").

2. Subject to the provisions of this Agreement, such services may be inaugurated in whole or in part, immediately or at a later date, at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

¹ Came into force on 30 September 1950, pursuant to an exchange of notes, in accordance with article XIX.

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346, and Vol. 51, p. 336.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 1322. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉGYPTE RELATIF A L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELA. SIGNÉ AU CAIRE, LE 14 MARS 1950

Le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de l'Égypte, ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944² (ci-après dénommée la « Convention »),

Considérant qu'il est souhaitable d'organiser d'une manière sûre et méthodique les services aériens internationaux et de favoriser, dans la mesure du possible, le développement de la coopération internationale dans ce domaine,

Considérant également qu'il est souhaitable de stimuler les voyages aériens internationaux, aux tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une saine économie, en tant que moyen d'entretenir l'entente et la bonne volonté entre les nations, ainsi que de s'assurer les nombreux avantages indirects qu'offre ce moyen de transport pour le bien mutuel des deux pays, et

Désireux de conclure un accord en vue d'encourager le développement des services commerciaux réguliers de transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Ont désigné à cette fin les plénipotentiaires soussignés qui, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, en totalité ou en partie, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Entré en vigueur le 30 septembre 1950, à la suite d'un échange de notes, conformément à l'article XIX.

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, et vol. 51, p. 336.

Article II

1. Each contracting party shall designate in writing to the other contracting party one or more airlines for the purpose of operating, by virtue of the present Agreement the specified air services.

2. On receipt of the designation, the other contracting party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this Article and of Article III of the present Agreement, without undue delay grant to the airlines designated the appropriate operating permission.

3. The aeronautical authorities of one contracting party, before granting operating permission to an airline designated by the other contracting party, may require the airline to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws, rules and regulations which they normally apply to the operation of scheduled air services, provided that such laws, rules and regulations do not conflict with the provisions of the Convention or of the present Agreement.

4. At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this article have been complied with, an airline so designated and authorized may begin to operate the specified air services.

Article III

1. Each contracting party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in Article V of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the contracting party designating the airline or in nationals of the contracting party designating the airline.

2. Each contracting party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the rights specified in Article V of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by an airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws, rules and regulations of the contracting party granting these rights or otherwise to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement. Such unilateral action, however, shall not take place before the intention to do so is notified to the other contracting party and consultation between the aeronautical authorities of both contracting parties has not led to agreement within a period of thirty days from the date of the said notification.

Article II

1. Chaque Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens qui, en vertu du présent Accord, seront chargées d'exploiter les services aériens indiqués.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante sera, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de l'article III du présent Accord, tenue d'accorder dans un délai raisonnable la permission d'exploitation voulue aux entreprises de transports aériens désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront, avant d'accorder la permission d'exploitation à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante, exiger de ladite entreprise la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois, règlements et instructions normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens réguliers, à condition que ces lois, règlements et instructions ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la Convention ou celles du présent Accord.

4. Lorsque les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées, une entreprise de transports aériens ainsi désignée et autorisée pourra, à tout moment, mettre en exploitation les services aériens indiqués.

Article III

1. Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise de transports aériens et de refuser ou de retirer à une entreprise les droits énoncés à l'article V du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui aura désigné ladite entreprise ou de ses ressortissants.

2. Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise de transports aériens, des droits énoncés à l'article V du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires dans tous les cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois, règlements et instructions de la Partie contractante qui accorde lesdits droits, ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord. Toutefois, une Partie contractante ne pourra prendre de mesures unilatérales de cet ordre que si elle notifie au préalable son intention à l'autre Partie contractante, et que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, par voie de consultations, dans un délai de trente jours à compter de la date de ladite notification.

Article IV

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

3. The contracting parties will endeavour to facilitate such regulations with regard to entry and departure of passengers in transit and aircraft crews. Luggage and cargo in transit will, subject to compliance in other respects with the customs regulations be exempted from customs duty, inspection fees and similar charges.

Article V

1. In the operation of the specified air services, each contracting party grants the designated airlines of the other contracting party, subject to the provisions of Article VI and VII, the right of putting down and taking on in the territory of one contracting party, international traffic originating in or destined for the territory of the other contracting party or of a third country.

2. Paragraph (1) of this Article shall not be deemed to confer on the airlines of one contracting party the right to take up, in the territory of the other contracting party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other contracting party, whatever the origin or the ultimate destination of such traffic.

Article VI

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of each contracting party to operate on the specified air routes between their respective territories.

2. In the operation of the specified air services, the designated airlines of either contracting party shall retain as their primary objective the provision,

Article IV

1. Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent l'entrée dans son territoire, ou la sortie dudit territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane, de quarantaine et de contrôle des devises) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante durant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

3. Les Parties contractantes s'efforceront d'assouplir les règlements en ce qui concerne l'entrée et la sortie des passagers en transit et des équipages des aéronefs. Les bagages et marchandises en transit seront exempts des droits de douane, frais d'inspection ou taxes similaires, tout en restant par ailleurs assujettis aux règlements douaniers.

Article V

1. Sous réserve des dispositions des articles VI et VII, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante qui exploiteront les services aériens indiqués, le droit de décharger et de charger sur son territoire, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne devront pas être interprétées comme conférant aux entreprises de transports aériens d'une Partie contractante le droit de charger, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante, quelle que soit la provenance ou la dernière destination du trafic en question.

Article VI

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la possibilité d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services sur les routes aériennes indiquées reliant leurs territoires respectifs.

2. En exploitant les services aériens indiqués, les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toujours pour objectif essentiel d'offrir

at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated traffic demands between the territory of the contracting party designating the airlines and the countries of ultimate destination of the traffic.

3. In the operation of the specified air services of either contracting party the combined capacity provided by the designated airlines of both contracting parties shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transportation.

Article VII

In the operation of the specified air services the rights granted to the airlines designated by either contracting party shall not be exercised abusively to the detriment or disadvantage of any airline of the other contracting party, operating on all or part of the same route.

Article VIII

Fuel and lubricating oils introduced into or taken on board aircraft in the territory of one contracting party, by or on behalf of the designated airlines of the other contracting party and remaining on board on departure from the last airport of call in the territory of the first contracting party shall, subject to compliance in other respects with the customs regulations of the first contracting party, be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges imposed in the territory of the first contracting party. This treatment shall be in addition to that accorded under Article 24 of the Convention.

Article IX

1. Each contracting party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other contracting party, as long in advance as practicable, copies of time tables, rate schedules and all other similar relevant information concerning the operation of the specified air services and copies of all modifications of such time tables, rate schedules and information.

2. Each contracting party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other contracting party information relating to the traffic carried on their air services to, from or through the territory of the other contracting party showing the origin and destination of the traffic.

à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui désigne les entreprises et les pays de dernière destination du trafic.

3. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront, en exploitant les services aériens indiqués assignés à l'une et l'autre Parties, offrir une capacité totale qui soit raisonnablement adaptée aux besoins du public en matière de transports aériens.

Article VII

En exploitant les services aériens indiqués, les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes s'abstiendront de faire des droits qui leur sont accordés un usage abusif au détriment ou au désavantage d'une entreprise de transports aériens de l'autre Partie contractante exploitant tout ou partie de la même route.

Article VIII

Les carburants et les huiles lubrifiantes introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord des aéronefs sur ce territoire par les entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie contractante, ou pour leur compte, et demeurant à bord lors du départ au dernier aéroport d'escale sur le territoire de la première Partie contractante seront exempts des droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires que la première Partie contractante impose dans son territoire, tout en restant par ailleurs assujettis aux règlements douaniers de celle-ci. Ce régime sera sans préjudice du traitement accordé en vertu de l'article 24 de la Convention.

Article IX

1. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs et tous autres renseignements utiles de cet ordre concernant l'exploitation des services aériens indiqués, ainsi que le texte de toutes modifications desdits horaires, tarifs ou renseignements.

2. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les renseignements relatifs aux passagers, marchandises et courrier transportés par les soins de leurs services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou au-dessus dudit territoire; ces renseignements devront indiquer la provenance et la destination du trafic.

Article X

When for the purpose of economy of onward carriage of through traffic, aircraft of different capacity are used by a designated airline of one contracting party on different sections of a specified air route, with the point of change in the territory of the other contracting party, such change of aircraft should not be inconsistent with the provisions of this Agreement relating to the capacity of the air services and the carriage of traffic. In such cases the second aircraft shall be scheduled to provide a connecting service with the first aircraft, and shall await its arrival, except in the case of operational necessity.

Article XI

1. Rates shall be fixed at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of economical operations, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the rates charged by the other scheduled air service operators on the route concerned or part thereof.

2. The rates to be charged by any of the airlines designated under this Agreement in respect of traffic on any of the specified air routes between the territories of the two contracting parties, or between the territory of a third country and the territory of one of the contracting parties shall be fixed either :

- (a) In accordance with such rate resolutions as may be adopted by an airlines' organisation to which the designated airlines, under this Agreement, are members, and accepted for that purpose by the contracting parties; or
- (b) by agreement between the airlines designated by both contracting parties to operate the agreed services where these airlines are not members of the same airlines' organisation, or where no resolution as referred to in 2 (a) above has been adopted provided that, if either contracting party has not designated an airline in respect of any of the specified air routes and rates for that route have not been fixed in accordance with paragraph 2 (a) above, the airlines designated by the other contracting party to operate on that route may fix the rates therefor.

3. Rates so fixed shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of the two contracting parties and shall become effective thirty days after their receipt by the said aeronautical authorities unless either authority has given notice of disapproval.

Article X

Lorsque, pour assurer l'acheminement du trafic direct jusqu'à destination dans des conditions économiques, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes utilisera, sur diverses sections d'une route aérienne indiquée, des aéronefs de capacité différente, et que le changement d'aéronef s'effectuera sur le territoire de l'autre Partie contractante, ce changement ne devra pas aller à l'encontre des dispositions du présent Accord relatives à la capacité des services aériens et à l'acheminement du trafic. En pareil cas, le second aéronef, dont l'horaire sera fixé de manière à assurer la correspondance avec le premier, devra attendre l'arrivée de celui-ci, à moins que les nécessités de l'exploitation ne s'y opposent.

Article XI

1. Les tarifs seront fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal, des différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises exploitant des services aériens réguliers sur la même route ou partie de celle-ci.

2. Les tarifs que devra appliquer toute entreprise désignée en vertu du présent Accord pour le trafic sur l'une quelconque des routes indiquées entre les territoires des deux Parties contractantes ou entre le territoire de l'une d'elles et celui d'un pays tiers seront fixés :

- a) Soit conformément aux résolutions relatives aux tarifs qui seraient adoptées par une organisation d'entreprises de transports aériens réunissant les entreprises désignées visées au présent Accord, et qui seraient acceptées à cette fin par les deux Parties contractantes;
- b) Soit par voie d'accord entre les entreprises désignées par les deux Parties contractantes pour exploiter les services convenus, lorsque ces entreprises ne feront pas partie de la même organisation d'entreprises de transports aériens ou lorsqu'aucune résolution n'aura été adoptée comme il est prévu à l'alinéa *a* ci-dessus, étant entendu que si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné d'entreprise pour exploiter l'une quelconque des routes aériennes indiquées et si les tarifs applicables à cette route n'ont pas été fixés conformément à l'alinéa *a* ci-dessus, les entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie contractante pour exploiter cette route pourront fixer les tarifs à y appliquer.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et entreront en vigueur trente jours après la date à laquelle lesdites autorités en auront reçu communication, à moins que l'une ou l'autre d'entre elles n'ait notifié son opposition.

4. In the event that rates are not fixed in accordance with para. 2 above or that the aeronautical authorities of either contracting party disapprove of the rates so fixed, the contracting parties themselves shall endeavour to reach agreement and shall take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the contracting parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XVI. Pending the settlement of the dispute by agreement or until it is decided under Article XVI, the rates already established or, if no rates have been established, reasonable rates shall be charged by the airlines concerned.

Article XII

This agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention.

Article XIII

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two contracting parties will consult each other at the request of either authority for the purpose of ensuring the observance of the principles and the fulfilment of the provisions set out in this Agreement and will exchange such information as is necessary for that purpose.

Article XIV

If a general multilateral convention on traffic rights for scheduled international air services comes into force in respect of both contracting parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article XV

1. If either of the contracting parties considers it desirable to modify the terms of the Annex to this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two contracting parties, and in that event such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Modifications agreed between these authorities will come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channels.

2. The above provisions shall not apply to changes made by either contracting party in points on the specified air routes other than those in the territory of the other contracting party and those points immediately preceding and immediately following that territory; such changes can be introduced if no objection is raised by the aeronautical authorities of the other contracting

4. Au cas où les tarifs ne seraient pas fixés conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante refusent d'approuver les tarifs ainsi fixés, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à un accord et prendront toutes les mesures nécessaires pour y donner effet. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article XVI. En attendant que le différend soit réglé par voie d'accord ou conformément aux dispositions de l'article XVI, les entreprises appliqueront les tarifs déjà établis ou, à défaut, des tarifs raisonnables.

Article XII

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention.

Article XIII

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord, et elles échangeront les renseignements nécessaires à cette fin.

Article XIV

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux droits des services aériens internationaux réguliers en matière de trafic entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

Article XV

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les clauses de l'annexe au présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; dans ce cas, lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Les modifications dont ces autorités seront convenues prendront effet après confirmation par voie d'échange de notes diplomatiques.

2. Les dispositions ci-dessus ne s'appliqueront pas aux modifications apportées par l'une des Parties contractantes aux escales sur des routes aériennes indiquées autres que les escales situées sur le territoire de l'autre Partie contractante ou immédiatement de part et d'autre dudit territoire; la première Partie contractante pourra procéder à ces modifications si les autorités aéro-

party within 30 days of their receipt of the notification of the change from the aeronautical authorities of the first contracting party.

Article XVI

1. Without prejudice to Art. XVII of this Agreement, if any dispute arises between the contracting parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the contracting parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the contracting parties fail to reach settlement by negotiation within ninety days of the matter in dispute being first raised by either contracting party with the other contracting party :

- (a) They may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or
- (b) If they do not agree or, if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition within thirty days, either contracting party may submit the dispute for decision to the Council of the International Civil Aviation Organisation.

3. Either contracting party may request the arbitral tribunal or the Council of the International Civil Aviation Organisation, as the case may be, to indicate within thirty days of such request, provisional measures which ought to be taken to preserve the respective rights of both contracting parties.

4. The contracting parties undertake to comply with any provisional measures and final decision given under paras. 2 and 3 of this Article.

5. If and so long as either contracting party or a designated airline of either contracting party, fails to comply with any provisional measures or a final decision given under paras. 2 and 3 of this article, the other contracting party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement to the contracting party in default or to the designated airlines of that contracting party or to the designated airline in default.

Article XVII

Either contracting party may at any time give notice to the other, if it desires to terminate this Agreement, such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organisation.

nautiques de l'autre Partie contractante n'élèvent aucune objection dans un délai de trente jours à compter de la date à laquelle elles auront reçu des autorités aéronautiques de la première Partie contractante notification de la modification.

Article XVI

1. Sans préjudice des dispositions de l'article XVII ci-après, si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à négocier un règlement dans les quatre-vingt-dix jours qui suivront la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura saisi, pour la première fois, l'autre Partie contractante de la question en litige :

- a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné de commun accord, ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme; ou,
- b) Si elles ne parviennent pas à un accord ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent, dans un délai de trente jours, se mettre d'accord sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. Chacune des Parties contractantes pourra demander au tribunal arbitral ou au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, suivant le cas, de prescrire, dans un délai de trente jours à compter de la date de ladite demande, les mesures conservatoires qu'il conviendrait de prendre pour sauvegarder les droits respectifs des deux Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à exécuter toute mesure conservatoire prescrite ainsi que toute décision définitive rendue en application des dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article.

5. Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'exécute pas une mesure conservatoire prescrite ou une décision définitive rendue en application des dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante qui ne se conforme pas à la décision, ou aux entreprises désignées par cette Partie contractante, ou à l'entreprise désignée qui ne se conforme pas à la décision.

Article XVII

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément au Conseil de l'Organisation de l'aviation

If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other contracting party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Council of the International Civil Aviation Organisation.

Article XVIII

1. For the purpose of this Agreement the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Egyptian Government, the Director General of Civil Aviation for the time being, and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Director and, in the case of the Danish Government, the Ministry for Public Works, and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Ministry.

2. The term "designated airlines" shall mean the air transport enterprises which the aeronautical authorities of one of the contracting parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other contracting party as being the airlines designated by it for the operation of the specified air services.

3. The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the "Agreement" shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

Article XIX

After the constitutional requirements have been fulfilled by the Government of Egypt, this Agreement shall enter into force as soon as both contracting parties have exchanged notes through the diplomatic channel to that effect.

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

DONE at Cairo, the 14th of March 1950 in the Danish, Arabic & English languages, each of which shall be of equal authenticity.

For the Government of Denmark :
(Signed) H. DE WICHFELD

For the Government of Egypt :
(Signed) M. SALAH EL DINE

civile internationale. Lorsque pareille notification sera faite, le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu cette notification, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze jours après la date de sa réception par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XVIII

1. Aux fins du présent Accord, l'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Gouvernement égyptien, du Directeur général en exercice de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général et, en ce qui concerne le Gouvernement danois, du Ministère des travaux publics et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministère.

2. L'expression « entreprises de transports aériens désignées » s'entend des entreprises que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront signalées, par notification écrite aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme étant les entreprises de transports aériens désignées par la première Partie contractante pour exploiter les services aériens indiqués.

3. L'annexe au présent Accord sera considérée comme faisant partie dudit Accord et toutes mentions de l'« Accord » viseront également l'annexe, sauf lorsqu'il en sera disposé autrement de façon expresse.

Article XIX

Lorsque le Gouvernement de l'Égypte aura accompli les formalités constitutionnelles prescrites, le présent Accord entrera en vigueur aussitôt que les deux Parties contractantes auront échangé, par la voie diplomatique, des notes à cet effet.

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

FAIT au Caire, le 14 mars 1950, en langue danoise, en langue arabe et en langue anglaise, les trois textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Danemark :
(Signé) H. DE WICHFELD

Pour le Gouvernement de l'Égypte :
(Signé) M. SALAH EL DINE

ANNEX

A

1. The airlines designated by the Government of Egypt shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified, and to land for traffic purposes in the Danish territory at the points specified in this paragraph :

- a) Routes terminating in Danish territory :
Cairo — Rome — Milan — Zurich — Frankfurt — Amsterdam — Copenhagen.
- b) Routes traversing Danish territory :
To be determined at a later date.

2. The airlines designated by the Government of Denmark shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified, and to land for traffic purposes in Egypt at the points specified in this paragraph :

- a) Routes terminating in Egyptian territory :
Copenhagen — Amsterdam and/or Frankfurt and/or Munich — Zurich or Geneva — Milan and/or Rome and/or Athens — Cairo.
- b) Routes traversing Egyptian territory :
 - 1. Copenhagen — Amsterdam — Zurich — Rome and/or Athens — Cairo — Khartoum — Nairobi and/or Johannesburg and/or Capetown.
 - 2. Copenhagen and/or Frankfurt — Geneva — Rome — Cairo — Karachi — Calcutta — Bangkok.

B

In case the designated airlines of either contracting party do not handle their own traffic in the territory of the other contracting party through their own office and by their own personnel, the airlines will be free to assign such functions to an organisation of their choice approved by the aeronautical authorities of the other contracting party and bearing, whenever possible, the nationality of that authority.

EXCHANGE OF NOTES

I

LÉGATION ROYALE DE DANEMARK EN ÉGYPTE

Le Caire, March 14th, 1950

Sir,

I have the honour to refer to the Air Transport Agreement signed between the Government of Denmark and the Government of Egypt and to inform you that the Danish Government, in accordance with Article II (1) of the

ANNEXE

A

1. Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de l'Égypte seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées, et à effectuer des escales commerciales en territoire danois aux points spécifiés ci-après :

- a) Routes ayant leur point terminus en territoire danois :
Le Caire — Rome — Milan — Zurich — Francfort — Amsterdam — Copenhague.
- b) Routes traversant le territoire danois :
A déterminer ultérieurement.

2. Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Danemark seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées, et à effectuer des escales commerciales en Égypte aux points spécifiés ci-après :

- a) Routes ayant leur point terminus en territoire égyptien :
Copenhague — Amsterdam et/ou Francfort et/ou Munich — Zurich ou Genève — Milan et/ou Rome et/ou Athènes — Le Caire.
- b) Routes traversant le territoire égyptien :
1. Copenhague — Amsterdam — Zurich — Rome et/ou Athènes — Le Caire — Khartoum — Nairobi et/ou Johannesburg et/ou Le Cap.
 2. Copenhague et/ou Francfort — Genève — Rome — Le Caire — Karachi — Calcutta — Bangkok.

B

Au cas où les entreprises de transports aériens désignées par l'une des Parties contractantes n'emploieraient pas leur propre agence et leur propre personnel pour leur trafic dans le territoire de l'autre Partie contractante, elles pourront confier cette tâche à une organisation de leur choix, agréée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et ayant, chaque fois que cela sera possible, la nationalité desdites autorités.

ÉCHANGE DE NOTES

I

LÉGATION ROYALE DE DANEMARK EN ÉGYPTE

Le Caire, le 14 mars 1952

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord de transports aériens conclu entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de l'Égypte, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement danois, conformément aux dispositions du

Agreement, designate Det Danske Luftfartselskab (DDL) to operate the routes specified in the Annex to the Agreement.

In this connection and with reference to the corresponding agreements signed between the Government of Egypt and the Governments of Norway and Sweden respectively, I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations which led to the signature of the Agreement :—

- (1) Det Danske Luftfartselskab (DDL) co-operating with Det Norske Luftfartselskap (DNL) and Aktiebolaget Aerotransport (ABA) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS) may operate the routes specified in the Annex to the Agreement with aircraft, crews and equipment belonging to one or both of the other airlines. As long as this cooperation scheme is pursued Det Danske Luftfartselskab (DDL) will operate the specified air-routes only as a member of the Scandinavian Airlines System (SAS).

- (2) In so far as Det Danske Luftfartselskab (DDL) employ aircraft, crews, and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of Det Danske Luftfartselskab (DDL), and the competent Danish authorities and Det Danske Luftfartselskab (DDL) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

(Signed) H. WICHFELD

His Excellency Mohamed Salah El Dine
Minister for Foreign Affairs

paragraphe 1 de l'article II de l'Accord, désigne la compagnie Det Danske Luftfartselskab (DDL) pour exploiter les routes indiquées dans l'annexe à l'Accord.

A ce propos, et me référant aux accords analogues que le Gouvernement de l'Égypte a conclus avec le Gouvernement de la Norvège et le Gouvernement de la Suède respectivement, j'ai l'honneur de confirmer, au nom de mon Gouvernement, qu'au cours des négociations qui ont abouti à la signature de l'Accord, il a été convenu ce qui suit :

- 1) La compagnie Det Danske Luftfartselskab (DDL), qui opère en association avec les compagnies Det Norske Luftfartsselskap (DNL) et Aktiebolaget Aerotransport (ABA) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), pourra utiliser, sur les routes indiquées dans l'annexe à l'Accord, des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une des autres entreprises de transports aériens ou aux deux. Aussi longtemps qu'existera cette association, la compagnie Det Danske Luftfartselskab (DDL) exploitera les routes aériennes indiquées exclusivement en sa qualité de membre du Scandinavian Airlines System (SAS).
- 2) Dans la mesure où la compagnie Det Danske Luftfartselskab (DDL) utilisera des aéronefs, des équipages ou du matériel appartenant aux autres entreprises qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions de l'Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel, au même titre que s'ils appartenaient à la compagnie Det Danske Luftfartselskab (DDL); les autorités danoises compétentes ainsi que la compagnie Det Danske Luftfartselskab (DDL) en assumeront alors l'entière responsabilité, conformément aux fins de l'Accord.

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

(Signé) H. WICHFELD

Son Excellence Mohamed Salah El Dine
Ministre des affaires étrangères

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Le Caire, March 14th, 1950

Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter dated to-day referring to the Air Transport Agreement signed between the Government of Egypt and the Government of Denmark, the text of which is the following :—

[*See note I*]

I avail myself of this opportunity to convey to Your Excellency, the assurances of my high consideration.

(*Signed*) M. SALAH EL DINE

His Excellency M. Hubert de Wichfeld
Minister for Denmark
Cairo

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Le Caire, le 14 mars 1950

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour concernant l'Accord de transports aériens conclu entre le Gouvernement de l'Égypte et le Gouvernement du Danemark, et qui est rédigé dans les termes suivants :

[*Voir note I*]

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

(*Signé*) M. SALAH EL DINE

Son Excellence Monsieur Hubert de Wichfeld
Ministre de Danemark
Le Caire

No. 1323

**NETHERLANDS
and
ICELAND**

**Agreement covering air transportation (with annex). Signed
at The Hague, on 22 March 1950**

Official text: English.

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

**PAYS-BAS
et
ISLANDE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé
à La Haye, le 22 mars 1950**

Texte officiel anglais.

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

No. 1323. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ICELAND COVERING AIR TRANSPORTATION. SIGNED AT THE HAGUE, ON 22 MARCH 1950

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Iceland desiring to stimulate civil air transportation between and via Iceland and the Netherlands and having in mind the resolution signed under date of December 7th, 1944,² at the International Civil Aviation Conference in Chicago, Illinois, U.S.A., hereby conclude the following agreement :

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights described in the Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of air services described therein (hereinafter referred to as "agreed services").

Article 2

(1) 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, but not before :

a. the Contracting Party to whom the rights have been granted has designated an air carrier or carriers for the specified route or routes, and

b. the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the air carrier or carriers concerned (which, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of Article 6 it shall do without undue delay).

(2) The designated air carrier or carriers may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it, or they, is, or are, qualified to fulfil the conditions prescribed by or under the laws and regulations of commercial air carriers.

¹ Came into force on 22 March 1950, as from the date of signature, in accordance with article 11.

² International Civil Aviation Conference, Chicago, Illinois, 1 November to 7 December 1944, *Final Act and Related Documents*, United States of America, Department of State publication 2282, Conference Series 64.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 1323. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ISLANDE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A LA HAYE, LE 22 MARS 1950

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République d'Islande, désireux de stimuler les transports aériens civils entre l'Islande et les Pays-Bas et via leurs territoires, et considérant la résolution signée le 7 décembre 1944² lors de la Conférence internationale de l'aviation civile tenue à Chicago (Illinois, États-Unis d'Amérique), concluent l'Accord ci-après :

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe au présent Accord, en vue d'établir les services aériens définis dans cette annexe (ci-après dénommés les « services convenus »).

Article 2

1) Les services convenus pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés, mais pas avant :

a. Que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné un ou plusieurs transporteurs aériens pour exploiter la route ou les routes indiquées, et

b. Que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné au transporteur ou aux transporteurs aériens intéressés la permission d'exploitation voulue (ce qu'elle devra faire dans un délai raisonnable, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article 6).

2) Le transporteur ou les transporteurs aériens désignés pourront être tenus de fournir aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui accorde les droits la preuve qu'ils sont en mesure de remplir les conditions prescrites, soit par les lois et règlements régissant les transporteurs aériens commerciaux, soit en vertu desdites lois et desdits règlements.

¹ Entré en vigueur dès la signature, le 22 mars 1950, conformément à l'article 11.

² OPACI, Conférence internationale de l'aviation civile de Chicago, *Acte final et appendices*, document 2187, p. 22.

(3) In areas of military occupation, or in areas affected thereby, such inauguration will continue to be subject, where necessary, to the approval of the competent military authorities.

Article 3

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, it is agreed that :

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

(b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of a Contracting Party by the other Contracting Party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of such other Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees or other national duties or charges imposed by the former Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to national or other foreign airlines engaged in international air transport.

(c) Aircraft operated on the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board civil aircraft of the airlines of the Contracting Parties authorized to operate the agreed services shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

(d) Goods so exempted may be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. These goods shall be kept until re-exportation under customs supervision.

Article 4

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

3) Dans les régions soumises à une occupation militaire ou affectées par une occupation, la mise en exploitation des services demeurera, en cas de besoin, subordonnée à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Article 3

Afin d'empêcher les pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement, il est convenu de ce qui suit :

a) Chacune des Parties contractantes pourra imposer, ou permettre que soient imposées, des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services. Chacune des Parties contractantes convient toutefois que ces taxes ne devront pas être plus élevées que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord des aéronefs, sur ce territoire, par l'autre Partie contractante ou ses ressortissants, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette autre Partie contractante, bénéficieront, de la part de la première Partie, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales ou aux autres entreprises étrangères assurant des transports aériens internationaux.

c) Les aéronefs des services convenus, les stocks de carburants, d'huiles lubrifiantes et de pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs civils des entreprises des Parties contractantes autorisées à exploiter les services convenus seront, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient utilisés ou consommés par lesdits aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

d) Les marchandises ainsi exemptées pourront être déchargées avec l'assentiment des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Elles devront être gardées, jusqu'à réexportation, sous le contrôle des douanes.

Article 4

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

Article 5

(a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applied to the aircraft of the Contracting Parties without distinction as to nationality and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that Contracting Party.

(b) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to 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 complied with by or on behalf of the passengers, crew and cargo of aircraft used by the designated airline or airlines of the other Contracting Party while within the territory of the former Party.

Article 6

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the exercise of the rights specified in the Annex to this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party in any case when it is not satisfied, that substantial ownership and effective control are vested in nationals of a Contracting Party, or in case of failure of the airline(s) designated by the other Contracting Party to comply with the laws and regulations, as described in Article 5 hereof, or to perform its obligations under this Agreement.

Article 7

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

Article 8

(a) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Agreement, or its Annex, the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult in order to realize such modification(s). Such consultation shall begin within a period of 60 days from the date of request of either of the aeronautical authorities. In case the said authorities arrive at an understanding about the modifications to be made, said modifications shall come into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 5

a) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire, ou à la sortie dudit territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront sans distinction de nationalité aux aéronefs des Parties contractantes, et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'arrivée, au départ et durant leur présence dans les limites du territoire de cette Partie contractante.

b) Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs, tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, seront applicables aux passagers, équipages et marchandises à bord des aéronefs utilisés par l'entreprise ou les entreprises désignées par l'autre Partie contractante, pendant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante l'exercice des droits énoncés dans l'annexe au présent Accord, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants d'une des Parties contractantes, ou lorsque l'entreprise ou les entreprises désignées par l'autre Partie contractante ne se conformeront pas aux lois et règlements définis à l'article 5 ci-dessus, ou si elles ne remplissent pas les obligations que leur impose le présent Accord.

Article 7

Le présent Accord et toutes les conventions y relatives seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 8

a) Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une ou plusieurs dispositions du présent Accord ou de son annexe, les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes se consulteront en vue de procéder à ces modifications. Ces consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date à laquelle l'une ou l'autre des autorités aéronautiques en aura fait la demande. Si lesdites autorités se mettent d'accord sur les modifications à effectuer, ces modifications prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par voie d'échange de notes diplomatiques.

(b) Changes made by either Contracting Party in the specified air route, or omissions of any points on the specified air routes, on any or all flights except the change of points served by the designated airline or 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, therefore, proceed unilaterally to make such changes or omissions provided, however, that notice of any change or omission shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 9

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or its Annex that cannot be settled by direct negotiations, shall be referred for decision to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the Contracting Parties or to any Tribunal competent to decide, which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organization or if there is no such Tribunal to the Council of the said Organization. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given by said Arbitral Tribunal or by a Tribunal within the International Civil Aviation Organization or the Council of the said Organization, which in any case will be considered definite.

Article 10

Each 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.

The present Agreement shall terminate on the date communicated in said notice but in any case at least twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of the said 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 11

The present Agreement will come into force on the date of signature.

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

DONE at The Hague this 22nd day of March 1950 in duplicate in the English language.

For the Government of the
Kingdom of the Netherlands :
(Signed) H. N. BOON

For the Government of the
Republic of Iceland :
(Signed) Agnar KOFOED-HANSEN

b) Les changements apportés par l'une des Parties contractantes aux routes aériennes indiquées ou la suppression de certaines escales le long desdites routes, lors de certains vols ou de la totalité de ceux-ci ne seront pas considérés comme des modifications au présent Accord, sauf lorsqu'ils modifieront les points desservis par l'entreprise ou les entreprises désignées sur le territoire de l'autre Partie contractante. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à ces changements ou suppressions d'escales, à condition toutefois d'en aviser sans délai les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

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 directes, sera soumis pour décision, soit à un tribunal arbitral désigné de commun accord par les Parties contractantes, soit au tribunal compétent en la matière qui pourra être institué ultérieurement au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, soit, à défaut d'un tribunal de cet ordre, au Conseil de ladite Organisation. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue par ledit tribunal arbitral, par le tribunal institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou par le Conseil de ladite Organisation; cette décision sera, dans tous les cas, considérée comme définitive.

Article 10

Chaque Partie contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. Cette notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Le présent Accord prendra fin à la date prévue dans ladite notification, mais en aucun cas moins de douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 11

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

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

FAIT à La Haye, en langue anglaise, en double exemplaire, le 22 mars 1950.

Pour le Gouvernement
du Royaume des Pays-Bas :
(Signé) H. N. BOON

Pour le Gouvernement
de la République d'Islande :
(Signé) Agnar KOFOED-HANSEN

ANNEX

One or more air carriers designated by each of the Contracting Parties under the conditions provided in this Agreement will enjoy in the territory of the other Contracting Party rights of transit of stops for non-traffic purposes and of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo and mail on each of the routes specified in the schedule attached.

SCHEDULE

I. Routes to be served by the designated airline or airlines of the Government of the Republic of Iceland.

1. Iceland via the Netherlands to other points in Europe and beyond in both directions, either via intermediate points or directly.
2. Iceland to the Netherlands in both directions, either via intermediate points or directly.

II. Routes to be served by the designated airline or airlines of the Government of the Kingdom of the Netherlands.

1. The Netherlands via Iceland, to points in Canada, to points in the U.S.A. and beyond in both directions, either via intermediate points or directly.
2. The Netherlands to Iceland, in both directions either via intermediate points or directly.

III. Any or all points of the routes, specified in this schedule, may at the option of the airline(s) be omitted on any or all flights.

ANNEXE

Un ou plusieurs transporteurs aériens désignés par chacune des Parties contractantes dans les conditions prévues au présent Accord bénéficieront dans le territoire de l'autre Partie contractante, sur chacune des routes indiquées dans l'appendice ci-joint, du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit d'entrée et de sortie à des fins commerciales pour le transport en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier.

APPENDICE

I. Routes à desservir par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de la République d'Islande :

1. De l'Islande, via les Pays-Bas, jusqu'à d'autres points situés en Europe et au-delà, dans les deux sens, via des points intermédiaires ou directement.
2. De l'Islande aux Pays-Bas, dans les deux sens, via des points intermédiaires ou directement.

II. Routes à desservir par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

1. Des Pays-Bas, via l'Islande, jusqu'à des points situés au Canada, aux États-Unis d'Amérique et au-delà, dans les deux sens, via des points intermédiaires ou directement.
2. Des Pays-Bas en Islande, dans les deux sens, via des points intermédiaires ou directement.

III. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens pourront, lors de tout vol, supprimer toute escale située sur les routes indiquées dans le présent appendice.

No. 1324

AUSTRALIA
and
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND

Exchange of notes constituting an agreement relating to the right of Qantas Empire Airways to exercise full traffic rights at Suva (Fiji Islands) on a service from Sydney to Suva via Noumea. Canberra, 24 and 28 April 1950

Official text: English.

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

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

Échange de notes constituant un accord relatif au droit de la compagnie Qantas Empire Airways au plein exercice des droits de trafic à Suva (îles Fidji), pour l'exploitation d'un service reliant Sydney à Suva, via Nouméa. Canberra, 24 et 28 avril 1950

Texte officiel anglais.

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

No. 1324. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN AUSTRALIA AND THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND RELATING TO THE RIGHTS OF QANTAS EMPIRE AIRWAYS TO EXERCISE FULL TRAFFIC RIGHTS AT SUVA (FIJI ISLANDS) ON A SERVICE FROM SYDNEY TO SUVA VIA NOUMEA. CANBERRA, 24 AND 28 APRIL 1950

I

24th April, 1950

F. 314/2/4

My dear High Commissioner,

In the course of discussions which took place at Canberra in May 1949 between United Kingdom and Australian civil aviation representatives, it was decided that it would be appropriate for the provisional traffic rights at present exercised by Qantas Empire Airways at Suva in the Fiji Islands to be formally confirmed. The Australian Government would therefore be grateful if the United Kingdom Government would now give formal confirmation of the right of this airline to exercise full traffic rights at Suva on the service from Sydney to Suva via Noumea.

Yours sincerely,

(Signed) Robert G. MENZIES

His Excellency
The Right Honourable E. J. Williams
High Commissioner for the United Kingdom
Canberra

II

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER
FOR THE UNITED KINGDOM
CANBERRA

28 April, 1950

Ref: 4/122

My dear Prime Minister,

In your letter of 24th April you requested that the United Kingdom Government should give formal confirmation of the right of Qantas Empire

¹ Came into force on 28 April 1950, by the exchange of the said notes.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 1324. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE L'AUSTRALIE ET LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AU DROIT DE LA COMPAGNIE QANTAS EMPIRE AIRWAYS AU PLEIN EXERCICE DES DROITS DE TRAFIC A SUVA (ILES FIDJI), POUR L'EXPLOITATION D'UN SERVICE RELIANT SYDNEY A SUVA, VIA NOUMÉA. CANBERRA, 24 ET 28 AVRIL 1950

I

Le 24 avril 1950

F. 314/2/4

Monsieur le Haut-Commissaire,

Au cours d'entretiens qu'ils ont eu à Canberra, en mai 1949, les représentants de l'aviation civile du Royaume-Uni et de l'Australie ont décidé qu'il y aurait lieu de confirmer, d'une façon formelle, les droits de trafic que la compagnie Qantas Empire Airways exerce actuellement à titre provisoire à Suva, dans les îles Fidji. En conséquence, le Gouvernement australien serait reconnaissant au Gouvernement du Royaume-Uni de bien vouloir confirmer à présent, d'une façon formelle, le droit de cette entreprise au plein exercice des droits de trafic à Suva, pour l'exploitation du service reliant Sydney à Suva, via Nouméa.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Robert G. MENZIES

Son Excellence

Le Très Honorable E. J. Williams
Haut-Commissaire du Royaume-Uni
Canberra

II

HAUT-COMMISSARIAT DU ROYAUME-UNI
CANBERRA

Le 28 avril 1950

Réf. : 4/122

Monsieur le Premier Ministre,

Par lettre en date du 24 avril, vous avez bien voulu demander que le Gouvernement du Royaume-Uni confirme d'une façon formelle le droit de la

¹ Entré en vigueur le 28 avril 1950, par l'échange desdites notes.

Airways to exercise full traffic rights at Suva on a service from Sidney to Suva via Noumea.

I am now instructed by my Government to convey their formal agreement to the exercise of these rights.

Yours sincerely,

(Signed) E. J. WILLIAMS

The Right Honourable R. G. Menzies, K.C., M.P.
Prime Minister of the Commonwealth of Australia
Canberra, A.C.T.

compagnie Qantas Empire Airways au plein exercice des droits de trafic à Suva, pour l'exploitation d'un service reliant Sydney à Suva, via Nouméa.

Mon Gouvernement me charge de porter à votre connaissance qu'il donne son accord formel à l'exercice des droits en question.

Veillez agréer, etc.

(*Signé*) E. J. WILLIAMS

Le Très Honorable R. G. Menzies, K.C., M.P.
Premier Ministre du Commonwealth d'Australie
Canberra (A.C.T.)

No. 1325

**EGYPT
and
SWITZERLAND**

**Agreement concerning regular air transport services (with
annex). Signed at Cairo, on 15 May 1950**

Official texts: French and Arabic.

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

**ÉGYPTE
et
SUISSE**

**Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec an-
nexe). Signé au Caire, le 15 mai 1950**

Textes officiels français et arabe.

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

أ - الطرق التي تنتهي في الأراضي السويسرية
القاهرة و/أو الاسكندرية - اثينا - نابولي و/أو نيس و/أو مرسيليا - جنيف

ب - الطرق التي تمر بالأراضي السويسرية وتبرها
القاهرة و/أو الاسكندرية - اثينا - نابولي و/أو نيس و/أو مرسيليا - جنيف -
لندن وما وراءها

ثانيا - يرخص للمؤسسات التي يعينها مجلس الاتحاد السويسري بتشغيل خطوط جوية على
الطرق المبينة فيما يلي ذهابا وايابا وكذلك بالهبوط في مصر لاغراض تجارية في النقط
الموضحة في هذه الفقرة

أ - الطرق التي تنتهي في الأراضي المصرية

١) زيوريخ و/أو جنيف الى الاسكندرية و/أو القاهرة مع امكان الوقوف في
ميلانو او روما واثينا

٢) زيوريخ و/أو جنيف - مع امكان الوقوف في تونس - طرابلس الغرب -
العضم - الاسكندرية و/أو القاهرة

ب - الطرق التي تمر بالأراضي المصرية وتبرها

١) زيوريخ و/أو جنيف - مع امكان الوقوف في ميلانو او روما واثينا - الاسكندرية
و/أو القاهرة - الى البصرة و/أو عبادان و/أو الكويت و/أو الظهران وما وراءها
من جهة

او الى الاسكندرية و/أو القاهرة - الخرطوم و/أو نيروبي وما وراءها من جهة
أخرى

٢) زيوريخ و/أو جنيف - مع امكان الوقوف في تونس وطرابلس الغرب والعضم -
الاسكندرية و/أو القاهرة الى البصرة و/أو عبادان و/أو الكويت و/أو الظهران
وما وراءها من جهة .

او الى الاسكندرية و/أو القاهرة - الخرطوم و/أو نيروبي وما وراءها من جهة
أخرى

(ب)

إذا لم تقم المؤسسات التي يعينها احد الطرفين المتعاقدين بإداء الخدمات الخاصة بما ينقل على
طائراتها في اقليم الطرف الاخر بواسطة موظفيها ومكاتبها الخاصة بها فيجوز لهذا الطرف الاخر
ان يطلب الى تلك المؤسسات ان تعهد بمثل هذه الاعمال كحجز المحلات والخدمات على الارض
الى مؤسسة تحمل جنسيته تحتها سلطات الطيران لديه.

المادة السادسة عشرة

إذا ارتبط الطرفان المتعاقدان بمعاهدة متعددة الاطراف فيجب العمل على ان ينسق هذا الاتفاق مع احكامها

المادة السابعة عشرة

لكل من الطرفين المتعاقدين في اي وقت ان ينقض هذا الاتفاق ويجب عليه ان يعلن ذلك الى الطرف المتعاقد الاخر ويخطر به في الوقت ذاته مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني .
ويعتبر العمل بهذا الاتفاق منتهيا بمرور اثني عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الاخر الاعلان الا اذا كان هذا الاعلان بالانتهاء قد سحب بموافقة هذا الطرف المتعاقد الاخر قبل انتهاء هذه المدة . واذا لم يقر الطرف المتعاقد الذي ارسل اليه الاعلان باستلامه فانه يعتبر قد تسلمه بعد مضي اربعة عشر يوما من تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني له

المادة الثامنة عشرة

أ - فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة «سلطات الطيران» بالنسبة لمصر مدير عام مصلحة الطيران المدني وبالنسبة لسويسرا مكتب الاتحاد للطيران (Office Fédéral de l'Air)

او في الحالتين اي شخص او هيئة يعهد اليها القيام بوظائفها الحالية

ب - يعتبر الملحق المرافق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة الى الاتفاق تعني ايضا الاشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على غير هذا .

المادة التاسعة عشرة

يعمل بهذا الاتفاق بمجرد قيام الحكومة المصرية بتبليغ مجلس الاتحاد السويسري اتسام اجراءات التصديق عليه

يشهد المندوبان الموقعان ادناه بتفويض من حكومتيهما بانهما وقعا على هذا الاتفاق وختما عليه

حرر بالقاهرة في

ولكل منهما حجية واحدة

عن الحكومة المصرية

عن مجلس الاتحاد السويسري

الملحق

(أ)

اولا - يرخص للمؤسسات التي تعينها الحكومة المصرية بتشغيل خطوط جوية على الطرق الجوية المبينة فيما يلي ذهابا وايابا وكذلك بالهبوط في سويسرا لاغراض تجارية في النقط الموضحة في هذه الفقرة .

جـ - يجب ان تعرض الاجور التي تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها . على ان تكون نافذة بعد مضي ثلاثين يوماً على اعلانها للسلطات المذكورة الا اذا اعلنت سلطات احد الطرفين المتعاقدين عدم موافقتها عليها قبل ذلك

د - في حالة عدم اتفق المؤسسات المعنية على تحديد الاحور وفقاً للفقرة (ب) (٢) من هذه المادة فعلى سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين بذل كل مجهود للوصول الى اتفاق بينهما على تحديدها كما يجب ان يتحدا ما يلزم من الاجراءات لتنفيذ ما اتفقا عليه . اما اذا تمدر ذلك فليحا الى التحكيم طبقاً لاحكام المادة ١٥ من هذا الاتفاق .

وحى بسوى هذا الخلاف بالمفاوضات المباشرة او وفقاً لاحكام المادة ١٥ من هذا الاتفاق فان الاحور المعمول بها تظل سارية المعمول وعند عدم وجود احور معمول بها يمكن للدولتين المعنية فرض احور مقوله .

المادة الثانية عشرة

سجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني المشكل بمقتضى المعاهدة .

المادة الثالثة عشرة

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سوياً من وقت لآخر بقصد صياغ حسن تطبيق القواعد والشروط المنصوص عنها في هذا الاتفاق كما تبادلان المعلومات اللازمة لهذا الغرض

المادة الرابعة عشرة

اذا رعى اي الطرفين المتعاقدين في تعديل الاحكام الواردة في الملحق المرافق لهذا الاتفاق فله ان يطلب الدخول في مشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين وفي هذه الحالة يجب ان تبدأ المشاورات في خلال سنين يوماً من تاريخ الطلب وما تنفق عليه هذه السلطات من مصدلات يبدأ العمل بها متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسي .

المادة الخامسة عشرة

مع عدم الاحلال بحكم المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق

أ - اذا نشأ اي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير او تطبيق هذا الاتفاق فليجوز ان يعلا جهدهما اولاً للوصول الى فصل الخلاف عن طريق المفاوضات المباشرة بينهما .

ب - واداً لم تسج هذه المفاوضات المباشرة خلال تسعين يوماً

١٩ - يحور للطرفين المتعاقدين احوالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم او الى اي شخص او هيئة تتفقان عليها للفصل فيه

٢٠ - اذا لم يسع الطرفان المتعاقدان على احوالات التحكيم او على اختيار المحكمين خلال ثلاثين يوماً فلكل من الطرفين ان يطلب الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني ان يعصل في موضوع الخلاف

ج - سيعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التي تصدر وفقاً للفقرة (ب) من هذه المادة والا فلاي من الطرفين المتعاقدين ان يوقف او يلغى او يحد من الحقوق التي منحها بمقتضى هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المصير او للمؤسسات المعنية من قبل هذا الطرف الاخير .

المادة الثامنة

تعفى من الرسوم الحركية كميات الوفود وريوت التشجيع التي تسفورها احدى المؤسسات المعسة التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين او سون بها طائراتها في اقليم الطرف الاخر وتكون حصصه فقط لاسهلاك تلك الطائرات وذلك مع وحب حذوعها فيما عدا ذلك لاحكام التعليمات لحركيه المعسه في ذلك الاقليم
هذا علاوه على الاعفاءات المنصوص عليها في المادتين ١٥ و ٢٤ من المعاهدة

المادة التاسعة

أ - على سلطات الطيران او المؤسسات المعسة التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين ان تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر وفي اندر وقت ممكن بالبيانات المتعلقة بعريفة الاجور وحداول مواعد السفر وجميع المعلومات الاخرى الحاصه بتشغيل الحطوط الجوية المعينة وكذلك بكر ما بطراً عليها من تعديل
ب - على سلطات الطيران او المؤسسات المعسة التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين ان تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر بالاحصائيات المتعلقة بحركة النقل النقلي على حطوطها الجوية الى ومن عبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الاخر ميسا بها بدايه وبهايه النقل

المادة العاشرة

اذا ما طلب الامر لداعي الاقتصاد استعمال طائرات محتله الحموله في المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعبه وكان بعبير الطائرة باخرى يتم في اقليم احد الطرفين المتعاقدين وحب الا يرب على هذا المبير احلال بالاحكام الواردة في هذا الاتفاق بصد النقل والحمولة
وفي هذه الاحوال بحد ان سق اتصال الطائرتين وان سطر الطائرة النايه وصول الطائرة الاولى الا في حالات القوة القاهرة .

المادة الحادية عشرة

أ - يجب ان يحدد احور النقل على اساس معقول مع مراعاة جميع العوامل وبالاخص الاستغلال الاقتصادي والريح المعقول ومميزات كل حط (السرعه ومستوى الراحة) ومع مراعاة الاحور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية الاخرى التي تعمل على الطريق المعين .
ب - يجب ان يحدد الاحور للمؤسسات المعينه مسنا بتعلق بالنقل بين اقليمي الطرفين المتعاقدين او بين اقليم احد الطرفين المتعاقدين واطليم اي بند ثالث على الوجه الاي وذلك بشرط موافقة الطرفين المتعاقدين .

- (١) وفقا لقرارات اية مطه تكون المؤسسات التي سبها الطرفان المتعاقدان اعضاء فيها
(٢) اذا لم بكر احدى المؤسسات المعينه من اي من الطرفين المتعاقدين عضوا في مثل تلك المنظمة وكذلك اذا لم بكر هناك قرارات مما بوه معها في الفقرة (١) السابقه تحدد الاجور بالاتفاق بين المؤسسات المعينه من الطرفين المتعاقدين . على انه في العالاب التي لا يعين فيها احدى الدول المتعاقدة مؤسه للنقل الجوي للعمل على احد الطرق الجوية المعينه ولم تحدد الاحور على هذا الطريق وفقا للفقرة ب (١) من هذه المادة فان لمؤسسات النقل الجوي المعينه من قبل الطرف المتعاقد الاخر للعمل على هذا الطريق ان تحدد الاسعار التي تتقاضاها .

ملكه هذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد رعايا اي من الطرفين المتعاقدين او في حالة عدم اتساع المؤسسة المعينه لاحكام القوانين واللوائح المشار اليها في المادة الرابعه من هذا الاتفاق او في حالة عدم مراعاتها للشروط التي سمحت بمقتضاها الحقوق المعينه في هذا الاتفاق .

المادة الرابعه

أ - تسري القوانين واللوائح المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية اقليمه او مفادرتها له او طيراتها فومه على طائرات المؤسسات المعينه التامه للطرف المتعاقد الاخر اثناء وجودها في ذلك الاقليم .
ب - تسري القوانين واللوائح المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه او مفادرتها بالنسبه لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التي تحملها وكذلك احراءات الدخول ومفادرة الاقليم والهجرة وحوارات السفر والحدود والحجر الصحي وظم العمله على طائرات المؤسسات التي يعيها الطرف المتعاقد الاخر في داخل اقليم الطرف المتعاقد الاوول

ج - يحضع الركاب العابرون ناراضي احد الطرفين المتعاقدين لرفاهه مسطه ونفى الامتهه والبضائع العابرة ناراضي احد الطرفين المتعاقدين من الرسوم الحركيه ورسوم التفتيش والرسوم المماثله

المادة الخامسه

أ - مع مراعاة احكام المادتين السادسه والسابعه من هذا الاتفاق يمنع كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعينه من الطرف المتعاقد الاخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعينه الحق في نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليم احد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الاخر او اقليم اي بلد ثالث

ب - ليس للمؤسسات المعينه من احد الطرفين المتعاقدين - طبقا للفقرة الاوولى من هذه المادة الحق في نقل ركاب او بضائع او برید باجر من نقطة في اقليم الطرف المتعاقد الاخر الى نقطة اخرى في نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل او مقصده النهائي .

المادة السادسه

أ - تتاح للمؤسسات المعينه من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادله ومكافئه في تشغيلها للخطوط الجوية المعينه .

ب - الهدف الرئيسي للخطوط الجوية المعينه من كل من الطرفين المتعاقدين هو توفير حمله متناسبه مع حالة النقل القائمة والممكن توقعها عقلا بين اقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسات ويبره الجهات التي ينتهي اليها هذا النقل .

ج - يجب ان تكون حمله الطائرات التي تسيرها المؤسسات المعينه من كل من الطرفين المتعاقدين متناسه تناسا معقولا مع ما تتطلبه حركة النقل الجوي .

المادة السابعه

بحسب الا نسي المؤسسات المعينه من اي من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها بحيث يصر بمصالح ايه مومسه نقل جوي تابعه للطرف المتعاقد الاخر تقوم بالنقل المنتظم على نفس الطريق الجوي او جره منه .

No. 1325. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاق بين المملكة المصرية والاتحاد السويدي بشأن النقل الجوي المنتظم

سا ان حكومة المملكة المصرية ومجلس الاتحاد السويدي المشار اليهما فيما بعد بعباراة «الطرفين المتعاقدين» طرفان في المعاهدة الدولية للطيران المدني الموقعة بشيكاغو في ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ «المعاهدة»

ولما كان من المناسب تنظيم المواصلات الجوية المنتظمة بينهما بطريقة مأمونة ومنسقة مع العمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون بينهما في هذا النطاق .
اصبح من الضروري — تبعاً لذلك — عقد اتفاق ينظم النقل الجوي المنتظم بين الاقليمين المصري والسويدي وما وراءهما .

وفد عينا مندوبيهما المفوضين اللذين وافقا على ما يأتي :

المادة الاولى

أ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الاخر الحقوق المبينة في هذا الاتفاق لتشغيل خطوط جوية دولية (سيطلق عليها فيما يلي «الخطوط الجوية المعينة») وذلك على الطرق المبينة بالملحق (التي سيطلق عليها فيما يلي «الطرق الجوية المعينة»).

ب — يحدد كل من الطرفين المتعاقدين طبقاً لاحكام هذا الاتفاق تاريخ البدء في تشغيل الخطوط الجوية المعينة ويجوز تشغيل اي خط كله او جزء منه .

المادة الثانية

أ — يحظر كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الاخر كتابة باسم مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة (وسيطلق عليها فيما يلي «المؤسسات المعينة»).

ب — يصدر الطرف الاخر عند تسلّم هذا الاخطار ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون اي تأخير لا مبرر له وذلك طبقاً لاحكام الفقرة (د) من هذه المادة واحكام المادة الثالثة من هذا الاتفاق .

ج — ومع ذلك يجوز لسطات الطيران المختصة منح الترخيص لدى احد الطرفين المتعاقدين قبل ان يصدر ترخيص التشغيل للمؤسسات التي عينها الطرف الاخر ان تطلب من تلك المؤسسات اثبات انه تتوافر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تطبقها هذه السلطات على الا تكون هذه القوانين واللوائح منعاضة مع احكام المعاهدة او احكام هذا الاتفاق .

المادة الثالثة

حتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق رفض اصدار ترخيص التشغيل لاية مؤسسة يعينها الطرف الاخر او الغاء ترخيص يكون قد اصدره في اية حاله لا يقوم فيها الدليل لديه على ان اغلبية

N° 1325. ACCORD¹ ENTRE LA CONFÉDÉRATION SUISSE
ET LE ROYAUME D'ÉGYPTÉ RELATIF AUX TRANS-
PORTS AÉRIENS RÉGULIERS. SIGNÉ AU CAIRE, LE
15 MAI 1950

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement Égyptien (ci-après dénommés « parties contractantes »),

considérant

que la Suisse et l'Égypte sont toutes deux parties à la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944² (ci-après dénommée « la convention »),

qu'il y a lieu pour elles d'organiser d'une manière sûre et ordonnée leurs communications aériennes régulières et de développer autant que possible leur coopération dans ce domaine,

qu'il est nécessaire, en conséquence, de conclure un accord réglementant les transports aériens réguliers entre les territoires égyptien et suisse et au delà,

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

Article premier

a. Les parties contractantes s'accordent mutuellement les droits spécifiés au présent accord pour l'exploitation des services aériens internationaux (ci-après dénommés « services agréés ») sur les routes définies à l'annexe (ci-après dénommées « routes définies »).

b. Conformément aux dispositions du présent accord, chaque partie contractante fixera la date d'ouverture de ses services agréés, qui pourront être exploités en tout ou partie.

Article 2

a. Chaque partie contractante désignera par écrit à l'autre partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les services agréés (ci-après dénommés « entreprises désignées »).

¹ Entré en vigueur le 1er février 1951, le Gouvernement égyptien ayant notifié sa ratification au Conseil fédéral suisse, conformément à l'article 19.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; vol. 26, p. 420; vol. 32, p. 402; vol. 33, p. 352; vol. 44, p. 346, et vol. 51, p. 336.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1325. AGREEMENT¹ BETWEEN THE SWISS CONFEDERATION AND THE KINGDOM OF EGYPT CONCERNING REGULAR AIR TRANSPORT SERVICES. SIGNED AT CAIRO, ON 15 MAY 1950

The Swiss Federal Council and the Egyptian Government (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

considering:

that Switzerland and Egypt are both parties to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944² (hereinafter referred to as "the Convention"),

that it is advisable for them to organize their regular air communications in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international co-operation in this field,

that it is therefore necessary to conclude an agreement to govern regular air transport services between the Egyptian and Swiss territories and beyond,

have appointed their plenipotentiaries, duly authorized for this purpose, who have agreed as follows:

Article 1

(a) The Contracting Parties grant each other the rights specified in this Agreement for the operation of international air services (hereinafter referred to as "agreed services") on the routes specified in the annex (hereinafter referred to as "specified routes").

(b) In accordance with the provisions of this Agreement, each Contracting Party shall appoint the date for the inauguration of its agreed services, which may be operated in whole or in part.

Article 2

(a) Each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services (hereinafter called the "designated airlines").

¹ Came into force on 1 February 1951, by notification of ratification given to the Swiss Federal Council by the Egyptian Government, in accordance with article 19.

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346, and Vol. 51, p. 336.

b. Cette notification reçue, l'autorisation nécessaire à l'exploitation sera délivrée sans délai injustifié aux entreprises désignées, conformément au paragraphe *c* et à l'article 3 ci-après.

c. Toutefois, avant d'obtenir ladite autorisation, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver auprès de l'autorité aéronautique habilitée à délivrer l'autorisation qu'elles remplissent les conditions prescrites par les lois et règlements appliqués par cette autorité, à condition que ceux-ci ne soient pas en contradiction avec la convention ou le présent accord.

Article 3

Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve que la majeure partie 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 désignée ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 4 ci-après, ou n'observe pas les conditions auxquelles ont été accordés les droits spécifiés au présent accord.

Article 4

a. Les lois et règlements de chaque partie contractante, notamment ceux qui concernent l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs, s'appliqueront sur son territoire aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre partie contractante.

b. Les lois et règlements de chaque partie contractante, notamment ceux qui concernent l'entrée et la sortie des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, ainsi que les formalités d'admission et de congé, l'immigration, les passeports, la douane, la quarantaine et le contrôle des changes, s'appliqueront sur son territoire aux passagers, équipages ou marchandises transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre partie contractante.

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

Article 5

a. Pour l'exploitation des services agréés, chaque partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre partie contractante, sous réserve des articles 6 et 7, le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur son territoire du trafic international à destination ou en provenance du territoire de cette autre partie contractante ou du territoire d'un pays tiers.

(b) On receipt of this notification, the necessary operating permits shall be issued without undue delay to the designated airlines, in accordance with paragraph (c) and article 3 below.

(c) Nevertheless, before receiving the said permit, the designated airlines may be required to prove to the aeronautical authority competent to issue the permit that they fulfil the conditions prescribed in the laws and regulations applied by the said authority, provided that these laws and regulations do not conflict with this Agreement.

Article 3

Each Contracting Party reserves the right to withhold or withdraw an operating permit from a designated airline of the other Contracting Party in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in nationals of either Contracting Party, or if the designated airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article 4 below or to fulfil the conditions subject to which the rights specified in this Agreement are granted.

Article 4

(a) The laws and regulations of each Contracting Party, especially those relating to the admission and departure of aircraft engaged in international air navigation or to the operation of such aircraft, shall be applied in its territory to the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.

(b) The laws and regulations of each Contracting Party, especially those relating to the admission and departure of passengers, crews or goods by aircraft, entry and clearance formalities, immigration, passports, Customs, quarantine and currency control, shall apply in its territory to passengers, crews and goods transported by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.

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

Article 5

(a) For the operation of the agreed services, each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party, subject to the provisions of articles 6 and 7, the right to take on and put down in its territory international traffic coming from or destined for the territory of the other Contracting Party or the territory of a third country.

b. Le paragraphe *a* ci-dessus n'autorise pas les entreprises d'une partie contractante à embarquer sur le territoire de l'autre partie contractante des passagers, des envois postaux ou des marchandises pour les transporter, moyennant rémunération, à un autre point de ce territoire, quelle que soit la provenance ou la destination ultime du trafic envisagé.

Article 6

a. Un traitement juste et équitable sera assuré aux entreprises désignées des parties contractantes pour l'exploitation des services agréés.

b. Les services agréés de chaque partie contractante auront pour objet primordial d'offrir une capacité de transport adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien entre le territoire de la partie contractante qui a désigné les entreprises exploitantes et les pays de destination ultime du trafic.

c. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées de chaque partie contractante sera raisonnablement adaptée à la demande de trafic.

Article 7

Les droits accordés ne peuvent être abusivement exercés par les entreprises désignées d'une partie contractante au détriment ou au désavantage de toute entreprise de transports aériens de l'autre partie contractante effectuant des transports réguliers sur tout ou partie de la même route.

Article 8

Les carburants et les huiles lubrifiantes introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par les entreprises désignées de l'autre partie contractante, destinés uniquement aux aéronefs de ces entreprises, seront exempts des droits de douane, tout en restant assujettis pour le surplus aux prescriptions douanières.

Cette exemption s'ajoutera aux exemptions qu'accordent les articles 15 et 24 de la convention.

Article 9

a. L'autorité aéronautique ou les entreprises désignées de chaque partie contractante feront parvenir à l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante, aussitôt que possible, les horaires, tarifs et toutes autres informations concernant l'exploitation ou la modification des services agréés.

b. L'autorité aéronautique ou les entreprises désignées de chaque partie contractante feront parvenir à l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante des statistiques du trafic des services agréés à destination ou en provenance du territoire de l'autre partie contractante, ou en transit par ce territoire, indiquant la destination et la provenance du trafic.

(b) Paragraph (a) above shall not authorize the airlines of a Contracting Party to take on in the territory of the other Contracting Party any passengers, postal consignments or goods for conveyance, for remuneration, to another point in that territory, irrespective of the origin or final destination of the traffic in question.

Article 6

(a) Just and equitable remuneration shall be ensured to the designated airlines of the Contracting Parties for the operation of the agreed services.

(b) The agreed services of each Contracting Party shall have as their primary objective the provision of transport capacity adapted to the normal and reasonably foreseeable requirements of air traffic between the territory of the Contracting Party which has designated the operating airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

(c) The transport capacity provided by the designated airlines of each Contracting Party shall be related rationally to the traffic requirements.

Article 7

The rights granted shall not be abused by the designated airlines of one Contracting Party to the detriment or disadvantage of any airline of the other Contracting Party which operates regular transport services over all or part of the same route.

Article 8

The fuel and lubricating oils introduced 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 the aircraft of such airlines shall be exempt from Customs duty, but shall remain subject to all other Customs regulations.

This exemption shall be regarded as supplementary to the exemptions granted by articles 15 and 24 of the Convention.

Article 9

(a) The aeronautical authority or the designated airlines of each Contracting Party shall transmit to the aeronautical authority of the other Contracting Party as promptly as possible, time-tables, tariff schedules and any other information relating to the operation or modification of the agreed services.

(b) The aeronautical authority or the designated airlines of each Contracting Party shall transmit to the aeronautical authority of the other Contracting Party statistics relating to the traffic of the agreed services to and from the territory of the other Contracting Party, or in transit through that territory, showing the destination and origin of the traffic.

Article 10

Si, pour réaliser des économies sur les transports en transit, une entreprise désignée fait usage successivement d'aéronefs de capacité différente sur une route définie, le point où l'on change d'aéronef se trouvant sur le territoire d'une partie contractante, ce changement n'affectera pas les dispositions du présent accord relatives à la capacité de transport et au volume du trafic. En pareil cas, le second aéronef sera considéré comme assurant une correspondance avec le premier et devra attendre son arrivée, le cas de force majeure réservé.

Article 11

a. Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment, l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal, les caractéristiques de chaque service (y compris les conditions de rapidité et de confort), ainsi que les tarifs pratiqués par les autres entreprises de transports aériens sur les routes définies.

b. Les tarifs à appliquer par toute entreprise désignée au trafic entre les territoires des parties contractantes ou entre le territoire d'un pays tiers et celui d'une partie contractante seront déterminés comme suit, sous réserve de l'approbation des parties contractantes :

1. Conformément aux recommandations de toute organisation dont les entreprises désignées des parties contractantes seraient membres;
2. Par entente directe entre les entreprises désignées, si l'une d'elles n'est pas membre d'une telle organisation ou faute des recommandations prévues sous chiffre 1 ci-dessus. Si une partie contractante n'a pas désigné d'entreprise pour desservir une route définie ou que les tarifs pour cette route ne sont pas fixés, conformément au chiffre 1 ci-dessus, les entreprises désignées de l'autre partie contractante desservant cette route arrêteront elles-mêmes leurs tarifs.

c. Les tarifs ainsi établis seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des parties contractantes et prendront effet 30 jours après leur communication auxdites autorités, si celles-ci n'ont pas notifié au préalable leur désapprobation.

d. Si les entreprises désignées n'ont pu se mettre d'accord sur les tarifs, conformément au paragraphe *b* (chiffre 2) ci-dessus, les autorités aéronautiques des parties contractantes s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant et y donneront effet. En dernier ressort, il sera fait recours à l'arbitrage prévu à l'article 15 ci-après.

En attendant que le différend ait été réglé, soit par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques des parties contractantes, soit conformément à l'article 15 ci-après, les tarifs en vigueur seront maintenus ou, s'il n'y en a pas, les entreprises désignées appliqueront des tarifs raisonnables.

Article 10

If, for the purpose of effecting economies in transit traffic, a designated airline successively uses aircraft of different capacity on a specified route, the point of change of aircraft being situated in the territory of one of the Contracting Parties, such change shall not affect the provisions of this Agreement relating to transport capacity and traffic volume. In such cases, the second aircraft shall be regarded as providing a connecting service with the first aircraft and shall await its arrival, except in cases of emergency.

Article 11

(a) Tariffs shall be fixed at reasonable rates, due regard being paid to all relevant factors, including economical operation, reasonable profit, characteristics of each service (including standards of speed and accommodation), and the tariffs charged by other airlines on the specified routes.

(b) The tariffs to be applied by any designated airline to traffic between the territories of the Contracting Parties or between the territory of a third country and that of one of the Contracting Parties shall be determined as follows, subject to the approval of the Contracting Parties :

1. In accordance with the recommendations of any organization of which the designated airlines of the Contracting Parties are members;
2. By direct agreement between the designated airlines, if one of them is not a member of such an organization, or if there are no such recommendations as are referred to in sub-paragraph 1 above. If one of the Contracting Parties has not designated an airline to operate on a specified route or if the tariffs for this route have not been fixed in accordance with sub-paragraph 1 above, the designated airlines of the other Contracting Party operating on this route shall fix their own tariffs.

(c) The tariffs established in this way shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval and shall become operative thirty days after their transmittal to the said authorities, unless the latter signify their objection before the expiry of this time-limit.

(d) Should the designated airlines be unable to reach agreement with regard to the tariffs in accordance with paragraph (b), sub-paragraph 2, above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach a satisfactory settlement and shall give it effect. In the last resort, the matter shall be referred to arbitration as provided in article 15 below.

Pending the settlement of the dispute, either by means of direct negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties or in accordance with article 15 below, the tariffs in force shall continue to apply, or, if no tariffs exist, the designated airlines shall apply reasonable tariffs.

Article 12

Le présent accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale institué par la convention.

Article 13

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer que les principes définis au présent accord sont appliqués de manière satisfaisante et elles échangeront toutes informations nécessaires à cet effet.

Article 14

Si une partie contractante désire modifier l'annexe au présent accord, elle pourra demander une consultation entre les autorités aéronautiques des parties contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de 60 jours à compter de la demande. Les modifications convenues entre ces autorités entreront en vigueur après leur confirmation par un échange de notes diplomatiques.

Article 15

Sans préjudice de l'article 17 ci-après :

a. Les parties contractantes s'efforceront de mettre fin par des négociations directes à tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord qui viendrait à s'élever entre elles.

b. Si les négociations directes n'aboutissent pas dans un délai de 90 jours :

1. les parties contractantes pourront convenir de soumettre le différend à un tribunal arbitral ou à tout autre personne ou organisme;
2. si les parties contractantes n'acceptent pas la procédure arbitrale ou si, l'ayant acceptée, elles n'arrivent pas à se mettre d'accord dans un délai de 30 jours sur le choix des arbitres, chacune d'elles pourra demander au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de trancher le différend.

c. Les parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en vertu du paragraphe *b* ci-dessus. Sinon, la partie contractante défaillante ou ses entreprises désignées pourront voir limiter, suspendre ou révoquer les droits que l'autre partie contractante leur a accordés aux termes du présent accord.

Article 16

Le présent accord sera mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les parties contractantes.

Article 12

This Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization set up by the Convention.

Article 13

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the satisfactory observance of the principles laid down in this Agreement and shall exchange all the information necessary for this purpose.

Article 14

If either of the Contracting Parties wishes to modify the annex to this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification agreed upon between the said authorities shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 15

Without prejudice to article 17 below :

(a) The Contracting Parties shall endeavour to settle by direct negotiation any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement which may arise between them.

(b) If the direct negotiations do not result in an agreement within a period of ninety days :

1. The Contracting Parties may agree to refer the dispute to an arbitral tribunal or to some other person or body;
2. If the Contracting Parties do not accept the arbitral procedure or if, having accepted it, they are unable to reach agreement upon the choice of arbitrators within a period of thirty days, either Contracting Party may request the Council of the International Civil Aviation Organization to settle the dispute.

(c) The Contracting Parties shall comply with any decision given under sub-paragraph (b) above. Should either Contracting Party or its designated airlines fail to comply therewith, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke the rights which it has granted to them by virtue of this Agreement.

Article 16

This Agreement shall be brought into harmony with any multilateral convention by which the Contracting Parties may in future be bound.

Article 17

Chaque partie contractante pourra dénoncer en tout temps le présent accord. Elle notifiera sa dénonciation à l'autre partie contractante et en informera en même temps le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'accord prendra fin 12 mois après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée avant la fin de ce délai avec l'assentiment de l'autre partie contractante. Si la partie contractante à laquelle elle est adressée n'en accuse pas réception, ladite notification sera réputée reçue 14 jours après être parvenue au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

a. Pour l'application du présent accord, l'expression « autorités aéronautiques » s'entendra, en ce qui concerne l'Égypte, du Directeur général de l'aviation civile et, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux.

b. L'annexe au présent accord est réputée partie intégrante de cet accord et toute référence à l'accord a trait aussi à l'annexe, sauf disposition contraire.

Article 19

Le présent accord entrera en vigueur aussitôt que le Gouvernement Égyptien aura notifié au Conseil Fédéral Suisse la ratification de l'accord.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT au Caire, le 15 mai 1950, en double exemplaire, en langues française et arabe, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse :
Henry-Béat DE FISCHER-REICHENBACK

Pour le Gouvernement Égyptien :
SALAH EL-DINE BEY

Article 17

Either Contracting Party may at any time denounce this Agreement. It shall give notice of its denunciation to the other Contracting Party and shall simultaneously notify the Council of the International Civil Aviation Organization of the denunciation. The Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn before the expiry of this period by agreement with the other Contracting Party. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article 18

(a) For the purpose of this Agreement, the term “ aeronautical authorities ” shall mean, in the case of Egypt, the Director General of Civil Aviation and, in the case of Switzerland, the Federal Air Office, or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions at present exercised by them.

(b) The annex to this Agreement shall be deemed to constitute an integral part thereof and all references to the Agreement shall include references to the annex, except where otherwise provided.

Article 19

This Agreement shall come into force as soon as the Egyptian Government notifies the Swiss Federal Council of the ratification of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, being thereunto duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement and have affixed thereto their seal.

DONE in duplicate, at Cairo, this fifteenth day of May 1950, in the French and Arabic languages, both texts being equally authentic.

For the Swiss Federal Council :
Henry-Béat DE FISCHER-REICHENBACK

For the Egyptian Government :
SALAH EL-DINE BEY

ANNEXE

A

1. Les entreprises désignées par le Gouvernement Égyptien pourront exploiter des services aériens sur les routes définies ci-après, dans les deux directions, et effectuer des escales commerciales en Suisse, aux points spécifiés dans ce paragraphe-ci.

a. Routes à destination du territoire suisse :

Le Caire et/ou Alexandrie, Athènes, Naples et/ou Nice et/ou Marseille, Genève.

b. Routes desservant et traversant le territoire suisse :

Le Caire et/ou Alexandrie, Athènes, Naples et/ou Nice et/ou Marseille, Genève, Londres et au delà.

2. Les entreprises désignées par le Conseil Fédéral Suisse pourront exploiter des services aériens sur les routes définies ci-après, dans les deux directions, et effectuer des escales commerciales en Égypte, aux points spécifiés dans ce paragraphe-ci.

a. Routes à destination du territoire égyptien :

1. de Zurich et/ou Genève, avec faculté d'arrêt à Milan ou Rome et Athènes, Alexandrie et/ou Le Caire;

2. de Zurich et/ou Genève, avec faculté d'arrêt à Tunis, Tripoli (Tripolitaine) et El Adem, Alexandrie et/ou Le Caire.

b. Routes desservant et traversant le territoire égyptien :

1. de Zurich et/ou Genève, avec faculté d'arrêt à Milan ou Rome et Athènes, Alexandrie et/ou Le Caire et Basrah et/ou Abadan et/ou Kuweit et/ou Dhahran et au delà, d'une part.

Alexandrie et ou Le Caire, Khartoum et/ou Nairobi et au delà, d'autre part;

2. de Zurich et/ou Genève, avec faculté d'arrêt à Tunis, Tripoli (Tripolitaine) et El Adem, Alexandrie et/ou Le Caire et Basrah et/ou Abadan et/ou Kuweit et/ou Dhahran et au delà, d'une part.

Alexandrie et/ou Le Caire, Khartoum et/ou Nairobi et au delà, d'autre part.

B

Si les entreprises désignées d'une partie contractante n'assurent pas les services de leur trafic au moyen de leurs propres bureaux et employés sur le territoire de l'autre partie contractante, cette dernière pourra leur demander de confier des services tels que la réservation, la manutention et les services à terre à un organisme approuvé par les autorités aéronautiques de cette dernière partie contractante et possédant la nationalité de celle-ci.

ANNEX

A

1. Airlines designated by the Egyptian Government shall be entitled to operate air services on the routes specified below, in both directions, and to land for traffic purposes in Switzerland at the points specified in this paragraph.

- (a) Routes to Swiss territory :
Cairo and/or Alexandria, Athens, Naples and/or Nice and/or Marseilles, Geneva.
- (b) Routes serving and crossing Swiss territory :
Cairo and/or Alexandria, Athens, Naples and/or Nice and/or Marseilles, Geneva, London and beyond.

2. Airlines designated by the Swiss Federal Council are entitled to operate air services on the routes specified below, in both directions, and to land for traffic purposes in Egypt at the points specified in this paragraph.

- (a) Routes to Egyptian territory :
 - (1) From Zurich and/or Geneva, with optional stops at Milan or Rome and Athens, Alexandria and/or Cairo;
 - (2) From Zurich and/or Geneva, with optional stops at Tunis, Tripoli (Tripolitania) and El Adem, Alexandria and/or Cairo.
- (b) Routes serving and crossing Egyptian territory :
 - (1) From Zurich and/or Geneva, with optional stops at Milan or Rome and Athens, Alexandria and/or Cairo and Basra and/or Abadan and/or Kuwait and/or Dhahran and beyond, on the one hand, Alexandria and/or Cairo, Khartoum and/or Nairobi and beyond, on the other hand;
 - (2) From Zurich and/or Geneva, with optional stops at Tripoli (Tripolitania) and El Adem, Alexandria and/or Cairo and Basra and/or Abadan and/or Kuwait and/or Dhahran and beyond, on the one hand, Alexandria and/or Cairo, Khartoum and/or Nairobi and beyond, on the other hand.

B

If the designated airlines of one Contracting Party do not make their traffic arrangements through their own offices and employees in the territory of the other Contracting Party, the latter may request them to entrust such services as reservation, handling and ground services to a body approved by the aeronautical authorities of the latter Contracting Party and possessing the nationality of that Party.

No. 1326

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

**Agreement relating to certain air transport services (with
annex and schedules). Signed at London, on 26 May 1950**

Official texts: English and Icelandic.

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

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

**Accord relatif à certains services de transports aériens
(avec annexe et tableaux). Signé à Londres, le 26 mai
1950**

Textes officiels anglais et islandais.

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

No. 1326. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF ICELAND RELATING TO CERTAIN AIR TRANSPORT SERVICES. SIGNED AT LONDON, ON 26 MAY 1950

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Iceland,

Desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting air communications to, through and from their respective territories,

Have agreed as follows :—

Article 1

The establishment of air services under this Agreement shall be governed by the following general principles :

(1) The Contracting Parties desire to foster and encourage the widest possible distribution of the benefits of air travel at the cheapest rates consistent with sound economic principles; and to stimulate international air travel as a means of promoting friendly understanding and goodwill among peoples and ensuring as well the many indirect benefits of this new form of transport for the common welfare of both countries.

(2) The Contracting Parties declare their adherence to the principles and purposes set out in the preamble to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December, 1944.²

(3) The air transport facilities available to the travelling public should bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.

(4) There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each Contracting Party to operate on any route between their respective territories covered by this Agreement and its Annex.

(5) In the operation by the airlines of either Contracting Party of the services described in the Annex to this Agreement, the interests of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly services which the latter provide on all or part of the same routes.

¹ Came into force provisionally on 26 May 1950, as from the date of signature, and became definitive on 10 January 1951, by the exchange of the instruments of ratification at London, in accordance with article 14.

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352; Vol. 44, p. 346, and Vol. 51, p. 336.

ICELANDIC TEXT — TEXTE ISLANDAIS

No. 1326. LOFTFLUTNINGASAMNINGUR MILLI RÍKIS-STJÓRNA ÍSLANDS OG SAMEINADA KONUNGRÍKISINS STÓRA-BRETLANDS OG NORÐUR-ÍRLANDS. LONDON, 26 MAI 1950

Ríkisstjórn Íslands og ríkisstjórn Sameinaða konungsríkisins Stóra-Bretlands og Norður-Írlands telja æskilegt að gera með sér samning til eflingar flugsamgöngum milli landsvæða sinna og um þau, og hafa þær komið sér saman um þau ákvæði, er hér fara á eftir.

1. grein

Flugrekstur samkvæmt samningi þessum skal háður þeim meginreglum, er hér fara á eftir :

(1) Aðilarnir vilja beita sér fyrir og hvetja til þess, að hlunnindi loftferðalaga geti náð til sem flestra, með svo vægu verði sem frekast er samrímalegt heilbrigðu fjárhagssjónarmiði; þá vilja þeir og efla flugsamgöngur til landa í þeim tilgangi að auka vinsamlegan skilning og traust meðal þjóða, svo og að tryggja ýmiskonar óbeint hagræði sem leiðir af þessari nýju flutningaaðferð til gagnkvæms hags fyrir bæði löndin.

(2) Aðilarnir lýsa yfir stuðningi sínum við meginreglur þær og markmið, sem lýst er í inngangi samþykktarinnar um alþjóðaflugmál, er lögð var fram til undirskriftar í Chicago hinn 7. desember 1944.

(3) Framboð til almennings á loftflutningum skal standa í nánu sambandi við þarfir almennings fyrir slíkan flutning.

(4) Flugfélög hvors aðila skulu hafa sanngjarna og jafna aðstöðu til að fljúga á hverri þeirri leið milli landsvæða aðilanna, sem samningur þessi og viðbætur við hann ná til.

(5) Við flugrekstur hvors aðila um sig á þeim leiðum, sem greindar eru í viðbæti við samning þennan, skal tekið tillit til hagsmuna flugfélags hins aðilans, þannig að eigi sé óhæfilega íþyngt þeirri þpónustu, sem slík félög þjóða á sömu leiðum eða hluta þeirra.

(6) The services provided by the designated airlines of the Contracting Parties under this Agreement and its Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the country of ultimate destination of the traffic. The right of the designated airlines of each of the Contracting Parties on such services to embark or disembark in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries at a point or points on the routes specified in the Schedule to the Annex to this Agreement (hereinafter referred to as the "specified routes") shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:—

- (a) To traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (b) To the requirements of through airline operation, and
- (c) To the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

(7) There shall be frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and close collaboration between them on the observance of the principles and the implementation of the provisions of this Agreement and its Annex.

Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Annex 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 3

(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 concerned and the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines so designated. Subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of Article 7 of this Agreement, such permission shall be granted without delay.

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

(6) Flugþónusta sú, sem lätin er í té af tilnefndum flugfélögum aðilanna, samkvæmt þessum samningi og viðbæti við hann, skal hafa það að höfuðmarkmiði að sjá fyrir því að nægileg flutningsgeta sé fyrir hendi miðað við eftirspurn milli þess lands, sem tilnefnt hefur flugfélagið, og þess lands, sem flutningurinn á endanlega að fara til. Í sambandi við slíka þjónustu skal réttur flugfélaga hvors aðila til þess að taka við eða skila af sér í landsvæði hins aðilans alþjóðaflutningi sem ætlaður er eða kemur frá þriðja ríki á stað eða stöðum á leiðum þeim sem tilteknar eru í fylgiskjölum við viðbæti samnings þessa, (hér á eftir nefndar tilteknar flugleiðir), vera í samræmi við almennar reglur skipulegrar þróunar, sem báðir aðilar eru fylgjandi og skal miðað við þá meginreglu, að flutningsgetan sé miðuð við :—

- (a) Flutningsþörf til landsvæðis eða frá landsvæði þess aðila, sem tilnefnt hefur flugfélagið.
- (b) Þarfir langleiðaflugsins og
- (c) flutningsþörf þess svæðis sem flogið er um enda sé tekið tillit til annarra flugferða, sem haldið er uppi þar um slóðir.

(7) Flugmálayfirvöld aðilanna skulu eiga tíðar viðræður sín á milli og hafa nána samvinnu um það, að farið sé eftir meginreglum svo og um framkvæmd á ákvæðum samnings þessa og viðbætisins við hann.

2. grein

Hvor aðili veitir hinum þau réttindi, sem greind eru í viðbæti samnings þessa til þess að komið verði á þeim flugrekstri sem þar segir fyrir um (hér á eftir nefndur “ samþykktur flugrekstur ”). Slíkan samþykktan flugrekstur má hefja þegar í stað eða síðar samkvæmt ósk þess aðilans, sem réttindin eru veitt.

3. grein

(1) Samþykktan flugrekstur má hefja, þegar sá aðili, sem réttur hefur verið veittur, hefur tilnefnt flugfélag eða flugfélög til að starfa á þeirri tilteknu flugleið sem um er að ræða og þegar sá aðili, sem réttindin hefur veitt, hefur gefið flugfélagi eða flugfélögum, sem þannig eru tilnefnd, viðeigandi rekstursleyfi. Að tilskildum ákvæðum 2. málsgreinar þessarar greinar og 7. greinar samnings þessa skal slíkt leyfi veitt án tafar.

(2) Heimilt er að krefjast þess af flugfélögum, sem tilnefnd eru, að þau sanni fyrir flugmálayfirvöldum þess aðila, sem réttindin veitir, að þau séu hæf til að uppfylla skilyrði þau, sem tiltekin eru í lögum og reglugerðum, sem þau yfirvöld yfirleitt beita gagnvart flugrekstri, sem byggður er á viðskiptagrundvelli.

Article 4

(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.

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

(3) This treatment shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December, 1944.

Article 5

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 nationals by the other Contracting Party or any other State.

Article 6

(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, passport, 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.

4. grein

(1) Gjöld þau, sem hvor aðili getur krafizt eða leyft að krafizt verði af tilnefndu flugfélagi hins aðilans fyrir afnot flughafna og annarar aðstöðu, skulu eigi vera hærri en þau gjöld, sem greidd mundu vera fyrir afnot slíkra flughafna of aðstöðu af hálfu innlendra loftfara, sem fást við samskonar flutning milli landa.

(2) Eldsneyti, smurningsoliur og varahlutir, sem flutt er inn, eða sett í loftfar, á landsvæði annars aðilans af flugfélagi, sem hinn aðilinn hefur tilnefnt og ætlað er eingöngu loftfari slíkra tilnefndra flugfélaga, skulu njóta ekki óhagstæðari kjara, að því er snertir tolla, skoðunargjöld eða önnur þesskonar gjöld sem fyrri aðili hefir lagt á, en þau sem veitt eru innlendum flugfélögum, sem fást við loftflutninga milli landa eða flugfélögum þeirra ríkja, sem beztu kjara njóta.

(3) Kjaraákvæði þessi skulu vera til viðbótar og án þess að hafa áhrif á þau ákvæði, sem sérhver samningsaðili er skuldbundinn til að láta í té samkvæmt 24. grein samþykktarinnar um alþjóðaflugmál, sem lögð var fram til undirskriftar í Chicago hinn 7. desember 1944.

5. grein

Lofthæfnisskírteini, hæfnisskírteini áhafna og leyfisbréf, sem gefin eru út eða staðfest af öðrum aðilanum, og enn eru í gildi, skulu viðurkennd af hinum aðilanum, að því er snertir starfrækslu hins samþykktu flugreksturs. Hvor aðili áskilur sér þó rétt til að synja um viðurkenningu, að því er snertir flug yfir landsvæði hans, á hæfnisskírteinum og leyfisbréfum, sem eru gefin þegnum hans af hinum aðilanum eða þriðja ríki.

6. grein

(1) Lög og reglugeðir annars samningsaðilans um för loftfars, sem rekið er í millilandafiugi, til eða frá landsvæði hans, eða um starfrækslu og stjórn slíks loftfars meðan það er innan landsvæðis hans, skulu gilda um loftför flugfélaga þeirra, sem tilnefnd eru af hinum aðilanum.

(2) Lögum og reglugerðum annars samningsaðilans um komu farþega, áhafnar eða farms loftfars til landsvæðis hans eða brottför frá því (svo sem reglur um komu, afgreiðslu, innflutning fólks, vegabréf, tollskoðun og sóttkví) skulu gilda um farþega, áhöfn og farm loftfars tilnefndra flugfélaga hins aðilans, á meðan það er á landsvæði fyrrnefnds aðila.

Article 7

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the rights specified in this Agreement or its Annex in any case in which it is not satisfied that substantial ownership and effective control of a designated airline of the other Contracting Party are vested in nationals of that other Contracting Party, or in case of failure by a designated airline to comply with its laws and regulations as referred to in Article 6, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement and its Annex.

Article 8

This Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention of International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December, 1944.

Article 9

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement or its Annex, such modification may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force definitively when it has been confirmed by an exchange of Notes through the diplomatic channel.

Article 10

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

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

(a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or

(b) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation or, if there is no such tribunal, to the Council of said Organisation.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

7. grein

Hvor aðili um sig áskilur sér rétt til að fresta eða afturkalla þau réttindi, sem tilgreind eru í samningi þessum eða viðbæti hans, þegar hann telur eigi nægilega upplýst, að þegnar hins aðilans hafi yfir að ráða verulegum eignarrétti og virkri stjórn tilnefnds flugfélags þess aðila, eða þegar tilnefnt flugfélag fullnægir ekki ákvæðum laga og reglugerða þess ríkis, svo sem lýst er í 6. grein eða á annan hátt fullnægir eigi skilyrðum þeim, sem réttindi samkvæmt samningi þessum og viðbæti við hann, eru bundin.

8. grein

Samningur þessi skal skrásettur hjá ráði alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem komið var á fót með samþykkt um alþjóðaflugmál, er lögð var fram til undirskriftar í Chicago 7. desember 1944.

9. grein

Nú álitur annar hvor aðili æskilegt að breyta einhverju ákvæði samnings þessa eða viðbætis hans og geta þá flugmálayfirvöld aðilanna komið sér saman um slíkar breytingar, enda skulu þær öðlast gildi er þær hafa verið staðfestar með nótuskiptum að diplomatiskum leiðum.

10. grein

(1) Ef ágreiningur rís með aðilum varðandi skýringu eða framkvæmd á samningi þessum eða viðbæti hans, skulu aðilarnir fyrst reyna að leysa hann með viðræðum sín á milli.

(2) Ef eigi næst samkomulag með viðræðum aðilanna :

(a) geta þeir komið sér saman um að vísa deilunni til úrskurðar gerðardóms, sem þeim kemur saman um, eða annars úrskurðarvalds; eða

(b) ef þeir koma sér eigi saman um slíka lausn, eða ef þeir að vísu hafa komið sér saman um að leggja málið undir gerðardóm, en geta eigi komið sér saman um skipun dómsins, getur hvor aðili lagt deiluna undir úrskurð hvers þess dóms, sem lögsögu hefur til að skera úr málinu, ef slíkum dómi verður komið á fót innan alþjóðaflugmálastofnunarinnar; sé enginn slíkur dómur fyrir hendi, geta aðilarnir vísað málinu til ráðs þeirrar stofnunar.

(3) Samningsaðilar fallast á að hlýða hverjum þeim úrskurði sem fenginn er samkvæmt 2. málsgrein þessarar greinar.

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of this Agreement and its Annex to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Article 11

If a general multilateral air convention relating to scheduled international air services 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 12

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate on the date specified in the notice, which shall not be less than twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Council of the International Civil Aviation Organisation.

Article 13

For the purposes of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires :

- (a) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Iceland, the Minister of Aviation and any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the said Minister or similar functions;
- (b) the term “designated airline” means an airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party shall have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline designated by it in accordance with Article 3 of this Agreement for the routes specified in such notification;

(4) Nú hlýðnast annar hvor aðilinn eða tilnefnt flugfélag annars hvors aðilans eigi úrskurði, sem felldur er samkvæmt 2. málsgrein þessarar greinar, og getur hinn aðilinn þá takmarkað, neitað um framkvæmd á eða afnumið þau réttindi, sem hann hefur látið í té samkvæmt samningi þessum og viðbæti hans til handa þeim aðilanum, sem óhlýðnast, eða tilnefndu flugfélagi eða flugfélögum þess aðila eða tilnefndu flugfélagi, sem óhlýðnast.

11. grein

Nú gengur í gildi alþjóðasamningur um reglubundnar flugferðir milli landa, enda sé hann samþykktur af báðum aðilum, og skal þá þessum samningi hreytt til samræmis við þann alþjóðasamning.

12. grein

Hvor samningsaðilinn getur hvenær sem er tilkynnt hinum, að hann vilji segja upp samningi þessum. Slíka tilkynningu skal samtímis senda ráði alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Sé slík tilkynning send, skal samningur þessi falla úr gildi þann dag sem tiltekinn er í tilkynningunni, enda skulu þá að minnsta kosti tólf mánuðir liðnir frá því að hinn aðilinn tók við tilkynningunni, nema aðilarnir hafi komið sér saman um að afturkalla uppsögnina áður en fresturinn er liðinn. Ef eigi berst viðurkenning á móttöku tilkynningarinnar frá hinum aðilanum, skal að talið tilkynningin hafi borizt honum fjórtán dögum eftir að ráð alþjóðaflugmálastofnunarinnar hefur tekið við henni.

13. grein

Í samningi þessum og viðbæti hans skulu eftirgreind hugtök skilin svo sem hér segir, enda leiði eigi annað af samhenginu :

- (a) hugtakið “ flugmálayfirvöld ” skal tákna, að því er Sameinaða konungsríkið snertir, flugmálaráðherra (Minister of Civil Aviation) og hvern þann aðila, sem umboð hefur til að framkvæma störf, sem sá ráðherra fer nú með, eða svipuð störf, og að því er Ísland snertir, flugmálaráðherra og hvern þann aðila, sem umboð hefur til að framkvæma þau störf, sem sá ráðherra nú fer með, eða svipuð störf;
- (b) hugtakið “ tilnefnt flugfélag ” skal tákna flugfélag, sem flugmálayfirvöld annars aðilans hafa skriflega tilkynnt flugmálayfirvöldum hins aðilans, að þau hafi tilnefnt í samræmi við 3. grein samnings þessa varðandi þær leiðir, sem greindar eru í þeirri tilkynningu;

- (c) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State;
- (d) the terms "air service," "international air service," "airline" and "stop for non-traffic purposes," shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December, 1944.

Article 14

(1) This Agreement shall be subject to ratification. The instruments of ratification shall be exchanged in London as soon as possible.

(2) This Agreement shall enter into force provisionally on the date of signature, and definitively on the exchange of the instruments of ratification.

(3) If the instruments of ratification are not exchanged within twelve months from the date of signature, either Contracting Party may terminate the provisional application of this Agreement by giving six months' notice in writing to the other Contracting Party.

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

DONE at London in duplicate this 26th day of May, 1950, in the English and Icelandic languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the United Kingdom
of Great Britain and Northern Ireland :

[L.S.] PAKENHAM

For the Government of Iceland :

[L.S.] Stefán THORVARDSSON

- (c) hugtakið “ landsvæði,” að því er ríki snertir, skal tákna landsvæði og landhelgi, sem að þeim liggur, er hlíta yfirráðum, njóta verndar eða gæzluverndar ríkisins;
- (d) hugtökin “ flugrekstur,” “ flugrekstur milli landa,” “ flugfélag ” og “ viðkoma án flutningsréttinda ” skulu hafa sömu merkingu og gert er ráð fyrir í 96. grein samþykktarinnar um alþjóðaðflugmál, sem lögð var fram til undirskriftar í Chicago hinn 7. desember 1944.

14. Grein

(1) Samningur þessi er gerður að tilskilinni fullgildingu. Hvor aðila um sig skal afhenda hinum fullgildingarskjal sitt í London, svo fljótt sem verða má.

(2) Samningur þessi skal ganga í gildi til bráðabirgða þann dag, sem hann er undirritaður og endanlega þegar skipzt hefur verið á fullgildingarskjölum.

(3) Hafi eigi verið skipzt á fullgildingarskjölum innan tólf mánaða frá því að samningurinn var undirritaður, getur hvor aðili fyrir sig skriflega tilkynnt hinum aðilanum uppsögn á bráðabirgðasamkomulagi samnings þessa með sex mánaða fyrirvara.

ÞESSU TIL STAÐFESTU hafa undirritaðir fulltrúar, sem til þess hafa gild umboð frá hlutaðeigandi ríkisstjórnnum, ritað nöfn sín undir samning þennan og sett innsigli sín þar við.

GJÖRT í London í tveimur eintökum hinn 26 maí 1950 á íslenzku og ensku, og skulu báðir textar jafngildir.

Fyrir hönd ríkisstjórnar lýðveldisins Íslands :

[L.S.] Stefán THORVARDSSON

Fyrir hönd ríkisstjórnar Sameinaða konungsríkisins Stóra-Bretlands og Norður-Írlands :

[L.S.] PAKENHAM

ANNEX

1. The airlines designated by the Government of the United Kingdom for the purpose of the operation of the air services on the routes specified in Schedule I to this Annex are the British European Airways Corporation, the British Overseas Airways Corporation and/or such other airline or airlines as may be notified by the aeronautical authorities of the United Kingdom to the Icelandic aeronautical authorities.

2. The airlines designated by the Government of Iceland for the purpose of the operation of the air services on the routes specified in Schedule II to this Annex are Flugfélag Islands H/F., Reykjavik and Loftleidir H/F., Reykjavik and/or such other airline or airlines as may be notified by the Icelandic aeronautical authorities to the aeronautical authorities of the United Kingdom.

3. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule I to this Annex, the designated airlines referred to in paragraph 1 above shall be accorded in Icelandic territory rights of transit and of stops for non-traffic purposes, as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail in accordance with the principles of Article 1 of this Agreement, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities, at the places specified in Schedule I.

4. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule II to this Annex, the designated airlines referred to in paragraph 2 above shall be accorded in the United Kingdom territory rights of transit and of stops for non-traffic purposes, as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail in accordance with the principles of Article 1 of this Agreement, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities, at the places specified in Schedule II.

5. (a) Tariffs to be charged by the airlines referred to in this Annex shall be agreed in the first instance between them in consultation with other airlines operating on the respective routes or any sections thereof. Any tariffs so agreed shall be subject to the approval of the Contracting Parties. In the event of disagreement between the airlines, the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement. If the Contracting Parties fail to agree, the matter in dispute shall be referred to arbitration, as provided for in Article 10 of this Agreement.

(b) The tariffs to be agreed in accordance with (a) above shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including economical operation, reasonable profit, differences of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charged by any other operators on the route.

6. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request :

- (a) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and capacity of the agreed services; and
- (b) such periodic statements as may be reasonably required, relating to the traffic carried by its designated airlines on services to, from or through the territories of that other Contracting Party, including information concerning the origin and destination of such traffic.

VIÐBÆTIR

(1) Flugfélög þau, sem tilnefnd eru af ríkisstjórn Sameinaða konungsríkisins vegna flugreksturs á leiðum þeim, sem greindar eru í fylgiskjali I viðbættis þessa, eru "British European Airways Corporation," "British Overseas Airways Corporation," og/eða annað flugfélag eða flugfélög, sem flugmálayfirvöld Sameinaða konungsríkisins kunna að tilkynna flugmálayfirvöldum Íslands um.

(2) Flugfélög þau, sem tilnefnd eru af ríkisstjórn Íslands vegna flugreksturs á leiðum þeim, sem greindar eru í fylgiskjali II viðbættis þessa, eru "Flugfélag Íslands" h.f., Reykjavík og "Loftleiðir" h.f., Reykjavík, og/eða annað flugfélag eða flugfélög, sem flugmálayfirvöld Íslands kunna að tilkynna flugmálayfirvöldum Sameinaða konungsríkisins um.

(3) Í sambandi við flugrekstur á leiðum þeim, sem greindar eru í fylgiskjali I viðbættis þessa, skulu tilnefnd flugfélög, sem um ræðir í 1. málsgrein að framan, fá á Íslandi rétt til yfirferðar og viðkomu án flutningsréttinda, svo og til að taka við og skila af sér farþegum, farmi og pósti í millilandaflutningum í samræmi við meginreglur 1. greinar samnings þessa og rétt til að nota á téðum leiðum flughafnir og aðra venjulega aðstöðu á þeim stöðum, sem greindir eru í fylgiskjali I.

(4) Í sambandi við flugrekstur á leiðum þeim, sem greindar eru í fylgiskjali II viðbættis þessa, skulu tilnefnd flugfélög, sem um ræðir í 2. málsgrein að framan fá í Sameinaða konungsríkinu rétt til yfirferðar og viðkomu án flutningsréttinda, svo og til að taka við og skila af sér farþegum, farmi og pósti í millilandaflutningum í samræmi við meginreglur 1. greinar samnings þessa og rétt til að nota á téðum leiðum flughafnir og aðra venjulega aðstöðu á þeim stöðum, sem greindir eru í fylgiskjali II.

(5) (a) Flugfélög þau, sem rætt er um í viðbætti þessum skulu fyrst og fremst semja sín á milli um gjöld í samráði við önnur flugfélög, sem flugþjónustu hafa á viðkomandi leiðum eða hluta þeirra. Þau gjöld, sem samkomulag næst um, skulu háð samþykki aðila samnings þessa. Nú verður ágreiningur milli flugfélaga og skulu samningsaðilar þá sjálfir reyna að ná samkomulagi. Ef samningsaðilarnir ná ekki samkomulagi, skal deiluatríðinu skotið til gerðardóms, svo sem ráðgert er í 10. grein samningsins.

(b) Gjöld þau, sem seinja ber um í samræmi við (a) að framan, skulu miðuð við sanngjarna upphæð, enda sé fullt tillit tekið til allra þeirra atriða, sem máli skipta, þ.á.m. hagkvæms rekstrar, sanngjarns ágóða, mismunandi þjónustuhátta (þar með talinn hraði og aðbúnaður) og gjalda, sem krafizt er af öðrum flugfélögum á sömu leið.

(6) Flugmálayfirvöld hvors aðilans skulu, þegar þess er óskað, láta flugmálayfirvöldum hins aðilans í té :

(a) tölu-skýrslur um flutning, eftir því sem viðeigandi er í sambandi við endurskoðun á hinum samþykktu rekstri að því er snertir fjölda ferða og rými; og

(b) þær reglubundnar skýrslur, sem með sanngirni iná telja þörf fyrir og snerta flutning, sem tilnefnd flugfélög annars aðila annast til landsvæðis hins aðilans, frá því eða yfir það, þar á meðal upplýsingar um upprunastað og ákvörðunarstað slíkra flutninga.

SCHEDULE I

ROUTES TO BE OPERATED BY THE DESIGNATED AIRLINE OR AIRLINES
OF THE UNITED KINGDOM

(In both directions)

- (1) London and/or Glasgow and/or Prestwick and/or Orkney Islands and/or Shetland Islands via Faroe Islands to Keflavik or Reykjavik.
- (2) London and/or Prestwick to Keflavik or Reykjavik and thence to points in Canada and/or the United States and, if desired, points beyond.

The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit any point or points on the above-mentioned routes. This Schedule may be revised from time to time by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

The airline or airlines designated by the United Kingdom will normally call at Iceland on Route 2 only when necessary for operational reasons. On such occasions traffic may be embarked or disembarked in accordance with the provisions of the Agreement and its Annex.

SCHEDULE II

ROUTES TO BE OPERATED BY THE DESIGNATED AIRLINE OR AIRLINES OF ICELAND

(In both directions)

- (1) Reykjavik and/or Keflavik via Faroe Islands, Shetland Islands and Orkney Islands to Glasgow or Prestwick and/or London.
- (2) Reykjavik and/or Keflavik to Glasgow or Prestwick and thence to Amsterdam or Paris.
- (3) Reykjavik and/or Keflavik to Glasgow or Prestwick and thence to a point or points in Scandinavia.

The designated airline or airlines of Iceland may on any or all flights omit any point or points on the above-mentioned routes. This Schedule may be revised from time to time by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

FYLGISKJAL I

FLUGLEIÐIR, SEM HEIMILAR ERU TILNEFNDU FLUGFÉLAGI EÐA FLUGFÉLÖGUM SAMEINAÐA KONUNGRÍKISINS

(Í báðar áttir)

- (1) London og/eða Glasgow og/eða Prestwick og/eða Orkneyjar og/eða Shetlandseyjar um Færeyjar til Keflavíkur eða Reykjavíkur.
- (2) London og/eða Prestwick til Keflavíkur eða Reykjavíkur og þaðan til stöðva í Canada og/eða Bandaríkjunum og, ef þess er óskað, stöðva handan þeirra stöðva.

Heimilt skal tilnefndu flugfélagi eða flugfélögum Sameinaða konungsríkisins að fella niður eftir vild viðkomu á hvaða stöð sem er á ofangreindum leiðum. Fylgiskjal þetta má endurskoða við og við með samkomulagi flugmálayfirvalda samningsaðilanna.

Flugfélög eða flugfélag, sem tilnefnt er af Sameinaða konungsríkinu mun að jafnaði aðeins ákveða viðkomu á Íslandi á leið tvö, þegar nauðsynlegt er af flugtæknilegum ástæðum. Þegar svo stendur á skal heimilt að taka við flutningi eða skila honum, samkvæmt samningi þessum og viðbæti hans.

FYLGISKJAL II

FLUGLEIÐIR, SEM HEIMILAR ERU TILNEFNDU FLUGFÉLAGI EÐA FLUGFÉLÖGUM ÍSLANDS

(Í báðar áttir)

- (1) Reykjavík og/eða Keflavík um Færeyjar, Shetlandseyjar og Orkneyjar til Glasgow eða Prestwick og/eða London.
- (2) Reykjavík og/eða Keflavík til Glasgow eða Prestwick og þaðan til Amsterdam eða París.
- (3) Reykjavík og/eða Keflavík til Glasgow eða Prestwick og þaðan til stöðvar eða stöðva á Norðurlöndum.

Heimilt skal flugfélagi eða flugfélögum sem tilnefnd eru af Íslandi að fella niður eftir vild viðkomu á hvaða stöð sem er á ofangreindum leiðum. Fylgiskjal þetta má endurskoða við og við með samkomulagi flugyfirvalda samningsaðilanna.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 1326. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE L'ISLANDE RELATIF A CERTAINS SERVICES DE TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A LONDRES, LE 26 MAI 1950

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de l'Islande,

Désireux de conclure un accord en vue de développer des communications aériennes à destination et en provenance de leurs territoires respectifs, ainsi qu'en transit par lesdits territoires,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

L'établissement des services aériens en vertu du présent Accord sera régi par les principes généraux suivants :

1) Les Parties contractantes souhaitent favoriser et encourager autant qu'il est possible l'extension du bénéfice des voyages aériens aux tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une saine économie, et stimuler les voyages aériens internationaux en tant que moyen d'entretenir l'entente et la bonne volonté entre les nations ainsi que de s'assurer les nombreux avantages indirects qu'offre ce nouveau moyen de transport pour le bien mutuel des deux pays.

2) Les Parties contractantes déclarent adhérer aux principes et aux buts énoncés dans le préambule de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944².

3) Les facilités mises à la disposition des usagers, en matière de transports aériens, devront être adaptées de près aux besoins du public dans ce domaine.

4) Les entreprises de transports aériens de chaque Partie contractante auront la possibilité d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services entre leurs territoires respectifs, sur toute route visée dans le présent Accord ou son annexe.

5) Les entreprises de transports aériens de chacune des Parties contractantes tiendront compte, en exploitant les services définis dans l'annexe du présent Accord, des intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie con-

¹ Entré en vigueur à titre provisoire dès sa signature, le 26 mai 1950, et devenu définitif le 10 janvier 1951, par l'échange des instruments de ratification à Londres, conformément à l'article 14.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; vol. 26, p. 420; vol. 32, p. 402; vol. 33, p. 352; vol. 44, p. 346, et vol. 51, p. 336.

tractante, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

6) Les services assurés en vertu du présent Accord et de son annexe par les entreprises désignées par une Partie contractante auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et le pays de dernière destination du trafic. Le droit accordé aux entreprises désignées par chacune des Parties contractantes de charger et de décharger en trafic international, au cours de l'exploitation desdits services, des passagers, des marchandises ou du courrier à destination ou en provenance de pays tiers, en un ou plusieurs points du territoire de l'autre Partie contractante situés sur les routes indiquées dans l'appendice à l'annexe du présent Accord (ci-après dénommées les « routes indiquées »), sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les deux Parties contractantes, et sera soumis au principe général suivant lequel la capacité doit être en rapport avec :

- a) Les exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise;
- b) Les exigences de l'exploitation des services long-courriers, et
- c) Les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des services locaux et régionaux.

7) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront fréquemment et agiront en étroite collaboration en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord et de son annexe.

Article 2

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

Article 3

1) Chacun des services convenus pourra être mis en exploitation dès que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter la route indiquée en question et que la Partie contractante qui accorde les droits aura donné à ladite ou auxdites entreprises la permission d'exploitation voulue, ce qu'elle fera sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article 7 ci-après.

2) Les entreprises désignées pourront être tenues de fournir aux autorités aéronautiques 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 ces autorités aux opérations des entreprises commerciales de transports aériens.

Article 4

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

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

3) Ce régime s'ajoutera au traitement que chacune des Parties contractantes est tenue d'accorder en vertu des dispositions de l'article 24 de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et sans préjudice dudit traitement.

Article 5

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

Article 6

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

2) Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son terri-

toire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante pendant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

Article 7

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer les droits énoncés dans le présent Accord ou son annexe, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante sont entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise désignée ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article 6, ou si, de toute autre manière, elle ne remplit pas les conditions auxquelles les droits ont été accordés en vertu du présent Accord et de son annexe.

Article 8

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale institué par la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 9

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord ou de son annexe, la modification pourra intervenir par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrera définitivement en vigueur après confirmation par voie d'échanges de notes diplomatiques.

Article 10

1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations :

- a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné de commun accord, ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme; ou
- b) Si elles ne parviennent pas à un accord, ou si, étant convenues de soumettre le différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent se mettre d'accord.

sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du tribunal compétent en la matière qui pourra être institué ultérieurement au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'un tribunal de cet ordre, au Conseil de ladite Organisation.

3) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4) Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés, en vertu du présent Accord et de son annexe, à la Partie contractante qui ne se conforme pas à la décision, à l'entreprise ou aux entreprises désignées par cette Partie contractante ou à l'entreprise désignée qui ne se conforme pas à la décision.

Article 11

Au cas où une convention aérienne multilatérale de caractère général relative aux services aériens internationaux réguliers entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 12

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

Article 13

Aux fins du présent Accord et de son annexe, et sauf indication contraire du contexte :

- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume-Uni, du Ministre de l'aviation civile et de toute personne ou

de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne l'Islande, du Ministre de l'aviation et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires;

- b) L'expression « entreprise de transports aériens désignée » s'entend d'une entreprise que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante comme étant l'entreprise de transports aériens désignée par la première Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les routes indiquées dans la notification;
- c) Le terme « territoire » désigne, pour chaque État, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la protection ou la tutelle de cet État;
- d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention de l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 14

1) Le présent Accord est sous réserve de ratification. Les instruments de ratification seront échangés à Londres aussitôt que faire se pourra.

2) Le présent Accord entrera en vigueur à titre provisoire à la date de sa signature, et à titre définitif dès l'échange des instruments de ratification.

3) Au cas où les instruments de ratification ne seraient pas échangés dans un délai de douze mois à compter de la date de la signature, chacune des Parties contractantes pourra mettre fin à l'application provisoire du présent Accord en donnant par écrit un préavis de six mois à l'autre Partie contractante.

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

FAIT à Londres, en double exemplaire, le 26 mai 1950, en langue anglaise et en langue islandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
[L.S.] PAKENHAM

Pour le Gouvernement de l'Islande :
[L.S.] Stefán THORVARDSSON

ANNEXE

1. Les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume-Uni pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées à l'appendice I ci-dessous sont la British European Airways Corporation, la British Overseas Airways Corporation, et/ou toute autre entreprise ou entreprises que les autorités aéronautiques du Royaume-Uni pourront notifier aux autorités aéronautiques islandaises.

2. Les entreprises désignées par le Gouvernement de l'Islande pour exploiter de services aériens sur les routes indiquées à l'appendice II ci-dessous sont la Flugfélag Islands H/F., de Reykjavik, et la Loftleidir H/F., de Reykjavik, et/ou toute autre entreprise ou entreprises que les autorités aéronautiques islandaises pourront notifier aux autorités aéronautiques du Royaume-Uni.

3. Aux fins d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées à l'appendice I, les entreprises désignées visées au paragraphe 1 ci-dessus bénéficieront en territoire islandais du droit de transit, du droit d'escale non commerciale, du droit de charger et de décharger en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier, conformément aux principes énoncés dans l'article premier du présent Accord et du droit d'utiliser les aérodromes et facilités auxiliaires situés sur lesdites routes aux points indiqués dans l'appendice I.

4. Aux fins d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées à l'appendice II, les entreprises désignées visées au paragraphe 2 ci-dessus bénéficieront dans le territoire du Royaume-Uni du droit de transit, du droit d'escale non commerciale, du droit de charger et de décharger en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier conformément aux principes énoncés dans l'article premier du présent Accord, et du droit d'utiliser les aérodromes et les facilités auxiliaires situés sur lesdites routes aux points indiqués dans l'appendice II.

5. a) Les tarifs que devront appliquer les entreprises visées dans la présente annexe seront, en premier lieu, fixés de commun accord par lesdites entreprises, en consultation avec les autres entreprises exploitant les mêmes routes ou des sections de celles-ci. Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des Parties contractantes. En cas de désaccord entre les entreprises, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à une entente. Si elles n'y parviennent pas, le différend sera soumis à l'arbitrage, conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord.

b) Les tarifs à arrêter conformément aux dispositions de l'alinéa a ci-dessus seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des conditions d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal, des différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises exploitant la même route.

6. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande :

- a) Les statistiques de trafic qui pourront être nécessaires pour procéder à l'examen de la fréquence et de la capacité des services convenus; et
- b) Les relevés périodiques normalement nécessaires relatifs au trafic acheminé par ses entreprises désignées au cours de l'exploitation des services à destination ou en provenance des territoires de cette autre Partie contractante, ou via ces territoires, y compris les renseignements concernant la provenance et la destination de ce trafic.

APPENDICE I

ROUTES À DESSERVIR PAR L'ENTREPRISE OU LES ENTREPRISES DÉSIGNÉES PAR LE ROYAUME-UNI

(Dans les deux sens)

- 1) Londres et/ou Glasgow et/ou Prestwick et/ou îles Orcades et/ou îles Shetland à Keflavik ou Reykjavik, via les îles Féroé.
- 2) Londres et/ou Prestwick à Keflavik ou Reykjavik, et de là à des points situés au Canada et/ou aux États-Unis d'Amérique et, facultativement, à des points situés au-delà.

L'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume-Uni, pourront, lors de tout vol, de ceux-ci, supprimer toute escale sur les routes susmentionnées. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront, à l'occasion, modifier de commun accord le présent appendice.

Les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par le Royaume-Uni desservant la route n° 2 ne feront normalement escale en Islande que lorsque les opérations l'exigeront. Dans ce cas, ils pourront y charger ou décharger des passagers, des marchandises et du courrier, conformément aux dispositions de l'Accord et de son annexe.

APPENDICE II

ROUTES À EXPLOITER PAR L'ENTREPRISE OU LES ENTREPRISES DÉSIGNÉES PAR L'ISLANDE

(Dans les deux sens)

- 1) Reykjavik et/ou Keflavik à Glasgow ou Prestwick et/ou Londres, via les îles Féroé, les îles Shetland et les îles Orcades.
- 2) Reykjavik et/ou Keflavik à Glasgow ou Prestwick, et de là à Amsterdam ou Paris.
- 3) Reykjavik et/ou Keflavik à Glasgow ou Prestwick, et de là à un point ou plusieurs points situés en Scandinavie.

L'entreprise ou les entreprises désignées par l'Islande pourront, lors de tout vol, supprimer toute escale sur les routes susmentionnées. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront, à l'occasion, modifier de commun accord le présent appendice.

No. 1327

**NETHERLANDS
and
SPAIN**

**Agreement for the regulation of civil air lines (with annex).
Signed at The Hague, on 20 June 1950**

Official texts: Dutch and Spanish.

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

**PAYS-BAS
et
ESPAGNE**

**Accord relatif aux lignes aériennes civiles (avec annexe).
Signé à La Haye, le 20 juin 1950**

Textes officiels néerlandais et espagnol.

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

DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS

No. 1327. OVEREENKOMST TUSSEN HET KONINKRIJK
DER NEDERLANDEN EN SPANJE REGELENDE
DE BURGERLIJKE LUCHTLIJNEN. GETEKEND TE
S'-GRAVENHAGE, DEN 20 JUNI 1950

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Spaanse Regering, geleid door de wens het burgerlijk luchtvervoer tussen Nederland en Spanje te bevorderen, sluiten hierbij de navolgende Overeenkomst betreffende de exploitatie van geregelde luchtvervoersdiensten tussen hare landen :

Artikel I

De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar wederkerig de rechten, opgesomd in de hieraan gehechte Bijlage, welke vereist zijn om de, in de Bijlage vervatte, internationale burgerlijke luchtlijnen en diensten in te stellen, onverschillig of deze diensten onmiddellijk dan wel op een later tijdstip, naar verkiezing van de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke de rechten worden verleend, zullen worden geopend.

Artikel II

Elk van de luchtdiensten, genoemd in de Bijlage, heeft het recht in werking te treden, zodra de Overeenkomstsluitende Partij, welke krachtens Artikel I het recht heeft gekregen een of meer ondernemingen aan te wijzen om de betreffende lijn te exploiteren, die aanwijzing zal hebben gedaan. De Overeenkomstsluitende Partij, die dat recht zal hebben toegekend, zal, behoudens het bepaalde in het hiernavolgende Artikel VI, aan de belanghebbende onderneming of ondernemingen de benodigde exploitatievergunning moeten verlenen, hetgeen zij zonder dralen zal doen.

Artikel III

Teneinde elke bevoorrechtiging te voorkomen en gelijkheid van behandeling te verzekeren, wordt overeengekomen dat :

a) elk der Overeenkomstsluitende Partijen voor het gebruik van luchthavens en andere faciliteiten billijke en redelijke tarieven kan opleggen of toestemming kan geven tot het opleggen daarvan. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen neemt echter op zich, dat deze tarieven niet hoger zullen zijn dan die, welke zouden worden betaald voor het gebruik van bedoelde luchthavens en faciliteiten door haar eigen luchtvaartuigen gebezigd op soortgelijke internationale diensten;

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

No. 1327. ACUERDO ENTRE EL REINO DE LOS PAISES
BAJOS Y ESPAÑA SOBRE LINEAS AEREAS CIVILES.
FIRMADO EN LA HAYA, EL 20 DE JUNIO DE 1950

El Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno español, deseosos de estimular el transporte aéreo civil entre España y los Países Bajos, concluyen el Acuerdo siguiente relativo a la explotación de servicios regulares de transporte aéreo entre sus países.

Artículo I

Las Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos especificados en el Anejo adjunto, necesarios para el establecimiento de las rutas aéreas civiles internacionales y de los servicios enumerados en el Anejo, pudiendo ser inaugurados estos servicios inmediatamente o en fecha posterior a la elección de la Parte Contratante a la cual son concedidos los derechos.

Artículo II

Cada uno de los servicios aéreos mencionados en el Anejo tendrá derecho a comenzar a funcionar en cuanto la Parte Contratante que en virtud del Artículo I haya recibido el derecho de designar una o varias empresas para explotar la ruta en cuestión, haya efectuado dicha designación. La Parte Contratante que haya concedido este derecho deberá, a reserva de las disposiciones del Artículo VI del presente Acuerdo, conceder la autorización de explotación necesaria a la o a las empresas interesadas, lo que haré sin demora.

Artículo III

Para evitar toda discriminación y asegurar la igualdad de trato queda convenido que :

a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que sean impuestas tasas justas y razonables por la utilización de los aeropuertos y otras facilidades. Cada una de las Partes Contratantes está de acuerdo sin embargo en que esas tasas no deberán ser más elevadas que aquellas que pagarían por la utilización de dichos aeropuertos y facilidades las aeronaves nacionales empleadas en servicios internacionales similares.

b) op motorbrandstoffen en smeeroliën, aan boord genomen van de luchtvaartuigen van een Overeenkomstsluitende Partij, en op reservedelen, motoren, uitrustingsstukken en in het algemeen het materieel, ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij of op dat grondgebied door de andere Overeenkomstsluitende Partij of haar onderdanen aan boord genomen van een luchtvaartuig en uitsluitend bestemd voor gebruik door luchtvaartuigen van deze laatste, door de Overeenkomstsluitende Partij, op wier grondgebied het luchtvaartuig zal zijn binnengekomen, de nationale regeling betreffende het heffen van douanerechten, inspectiekosten en andere nationale rechten zal worden toegepast ;

c) de luchtvaartuigen, welke gebruikt worden op de overeengekomen diensten, de voorraden van motorbrandstoffen, smeeroliën, reservedelen, gewone uitrustingsstukken en proviand, welke aan boord blijven van de burgerlijke luchtvaartuigen van de luchtvaartonderneming van de Overeenkomstsluitende Partijen, welke gemachtigd zijn de routes en diensten, opgesomd in de Bijlage, te exploiteren, bij hun aankomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of bij hun vertrek daaruit vrijgesteld zullen zijn van douanerechten, inspectiekosten of soortgelijke andere rechten en tarieven, zelfs wanneer deze voorraden zouden worden gebruikt of verbruikt door deze luchtvaartuigen bij vluchten boven dat grondgebied;

d) de aldus vrijgestelde goederen slechts zullen mogen worden gelost met goedkeuring van de douaneautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Deze goederen, die weer moeten worden uitgevoerd, zullen tot wederuitvoer onder toezicht van de douane blijven.

Artikel IV

De bewijzen van luchtvaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen, uitgereikt of geldig verklaard door een van de Overeenkomstsluitende Partijen, zullen door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig worden erkend voor de exploitatie van de routes en diensten, opgesomd in de Bijlage.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, voor vluchten boven haar eigen grondgebied de erkenning van bewijzen van geschiktheid en vergunningen, door een andere Staat aan haar eigen onderdanen uitgereikt, te weigeren.

Artikel V

a. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen in en het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen, gebezigd in de internationale luchtvaart of betreffende de exploitatie van en het vliegen met die luchtvaartuigen gedurende hun aanwezigheid binnen de grenzen van haar grondgebied, zullen van toepassing zijn op de luchtvaar-

b) Los carburantes, y los aceites lubricantes, tomados a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante y las piezas de recambio, motores, equipos y material en general, introducidos en el territorio de una Parte Contratante o llevados a bordo de una aeronave a dicho territorio por la otra Parte Contratante o por sus nacionales, y destinados únicamente a ser utilizados por las aeronaves de esta última, disfrutarán del trato nacional en lo concerniente a la imposición de derechos de aduana, gastos de inspección y otros derechos y tasas nacionales por la Parte Contratante en cuyo territorio haya penetrado la aeronave.

c) Las aeronaves de los servicios convenidos, los stocks de carburantes, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo normal y provisiones de a bordo conservados a bordo de las aeronaves civiles de las empresas de transporte aéreo de las Partes Contratantes autorizadas para explotar las rutas y servicios especificados en el Anejo, quedarán exentas a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante o a la salida del mismo, de derechos de aduana, gastos de inspección y otros derechos y tasas similares aun cuando dichos suministros sean utilizados o consumidos por dichas aeronaves en el curso de vuelos efectuados sobre el territorio en cuestión.

d) Las mercancías así exentas no podrán ser desembarcadas sino con el consentimiento de las Autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante. Deberán ser reexportadas y guardadas hasta su reexportación bajo el control de las aduanas.

Artículo IV

Los certificados de navegabilidad, los de aptitud y las licencias expedidas o reconocidas válidas por una de las Partes Contratantes, serán reconocidos valederos por la otra Parte a efectos de explotación de las rutas y servicios especificados en el Anejo. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer como válidos para circular sobre su propio territorio las licencias de aptitud y certificados otorgados a sus propios súbditos por otro Estado.

Artículo V

a) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio o a la salida del mismo de aeronaves que efectúen navegación aérea internacional o relativos a la explotación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentran en los límites de su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de la otra Parte Contratante y deberán ser ob-

tuigen van de andere Overeenkomstsluitende Partij zonder onderscheid van nationaliteit en bedoelde luchtvaartuigen zullen deze moeten nakomen bij aankomst, bij vertrek en gedurende hun aanwezigheid binnen de grenzen van het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij;

b. de passagiers, de bemanningen en de afzenders van goederen zullen gehouden zijn persoonlijk dan wel door tussenkomst van een derde, die in hun naam en voor hun rekening optreedt, de wetten en voorschriften na te leven, welke op het grondgebied van elk der Overeenkomstsluitende Partijen het binnenkomen, het verblijf en het vertrek van de passagiers, bemanningen of goederen regelen, zoals die welke van toepassing zijn op de binnenkomst, op de formaliteiten voor in- en uitklaring, op de landverhuizing, op de paspoorten, op de douane, op de deviezen en op de quarantaine.

Artikel VI

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor om een luchtvaartonderneming van de andere Overeenkomstsluitende Partij een bewijs of een vergunning te onthouden of een zodanig bewijs of een zodanige vergunning te herroepen, wanneer zij niet het bewijs heeft, dat die onderneming voor een belangrijk deel het eigendom is van en het daadwerkelijk toezicht van die onderneming berust bij de onderdanen van de ene of van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan wel in geval een luchtvaartonderneming de wetten van de staat, waarover gevlogen wordt, zoals die bedoeld in Artikel V hierboven, niet in acht neemt of niet voldoet aan de verplichtingen, welke deze Overeenkomst haar oplegt.

Artikel VII

De Overeenkomstsluitende Partijen zullen vrijelijk haar onderscheiden ondernemingen, waaraan een vergunning voor het uitoefenen van luchtverkeer is verleend, kunnen vervangen na voorafgaande mededeling aan de andere Overeenkomstsluitende Partij. De nieuw aangewezen onderneming zal alle rechten en verplichtingen van de vorige onderneming hebben. Deze vervanging zal onder geen enkel voorwendsel enige aansprakelijkheid voor de staat, die de vergunning verleent, met zich medebrengen.

Artikel VIII

De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen zullen elkaar op de hoogte houden van inbreuken op haar onderscheiden grondgebieden begaan door het personeel van de ondernemingen, waaraan een vergunning voor het uitoefenen van luchtvervoer is verleend. In geval een als ernstig aan te merken vergrijp wordt geconstateerd, heeft de bevoegde luchtvaartautoriteit het recht de terugroeping van de verantwoordelijke beambte te

verservados por dichas aeronaves a su entrada en el territorio de la citada Parte Contratante, a la salida de éste y mientras se encuentran dentro de los límites del mismo.

b) Los pasajeros, las tripulaciones y los expedidores de mercancías deberán someterse bien personalmente, bien por intermedio de tercero que actúe en nombre y por cuenta de los mismos, a las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de cualquier Parte Contratante en materia de admisión o permanencia en su territorio o salida del mismo de los pasajeros, tripulaciones o mercancías, tales como los que se aplican a la entrada, despacho, migración, pasaportes, Aduanas, divisas y sanidad.

Artículo VI

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de rechazar o de retirar un certificado o una autorización a una empresa de transporte aéreo de la otra Parte Contratante cuando no tenga la prueba de que una parte importante de la propiedad y el control efectivo de dicha empresa se encuentran en manos de nacionales de una u otra Parte Contratante, o cuando una empresa de transporte aéreo no se atenga a las leyes del Estado sobrevolado tal como se indica en el Artículo V anterior, o dejase de cumplir las obligaciones que le impone el presente Convenio.

Artículo VII

Las Partes Contratantes podrán reemplazar libremente sus respectivas empresas concesionarias de tráfico aéreo avisando previamente a la otra Parte. La empresa nuevamente designada tendrá todos los derechos y obligaciones de la antigua empresa. Esta subrogación no podrá en ningún caso implicar responsabilidad alguna para el Estado que autoriza la concesión.

Artículo VIII

Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se comunicarán las infracciones cometidas en sus respectivos territorios por el personal de las empresas concesionarias de transporte aéreo. En el caso en que hubiese comprobado una falta calificada de grave, la Autoridad aeronáutica competente tendrá el derecho a exigir el cese del funcionario responsable. Si se produjese una reincidencia de los hechos calificados, se tendrá entonces el derecho de pedir

zoeken. Indien zich een herhaling van de gemaakte feiten mocht voordoen, zal men alsdan het recht hebben de nietigverklaring te vragen van de vergunning, welke ten gunste van de betreffende luchtvaartonderneming is verleend.

Artikel IX

De tarieven zullen door de aangewezen ondernemingen gemeenschappelijk worden vastgesteld op een redelijk peil, daarbij rekening houdende met de exploitatiekosten, een redelijke winst en de hoedanigheden van elke dienst. Bij het vaststellen van die tarieven zal ook rekening gehouden dienen te worden met de aanbevelingen van de Internationale Vereniging van Luchtvervoer (I.A.T.A.).

Bij gebreke van dergelijke aanbevelingen zullen de Nederlandse en Spaanse ondernemingen overleg plegen met de luchtvaartondernemingen van derde landen die op dezelfde trajecten vliegen. De tarieven zullen onderworpen worden aan de goedkeuring van de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen. Indien de ondernemingen niet tot overeenstemming hebben kunnen komen of indien een van de luchtvaartautoriteiten die tarieven niet goedkeurt, zullen de autoriteiten een oplossing trachten te vinden. In laatste instantie zou een beroep gedaan kunnen worden op de procedure voorzien in Artikel XV van deze Overeenkomst.

Artikel X

Teneinde de luchtvaart te bevorderen zullen de Luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen gezamenlijk bepalen, welke minimaal noodzakelijke faciliteiten zij elkaar wederzijds zullen bieden, wat betreft de installaties en diensten op de vliegvelden en op de routes, waaronder in het bijzonder vallen de luchtverkeersbeveiligingssystemen, de uitwisseling van inlichtingen, de te bezigen talen en maateenheden en de cijfercodes.

De faciliteiten en diensten zullen binnen het raam van ieders mogelijkheden en van de werkelijke uitvoerbaarheid door iedere Overeenkomstsluitende Partij worden verleend, waarbij zo nauw mogelijk aansluiting zal worden gezocht aan de geldende normen.

Artikel XI

Wanneer onderdanen of goederen van onderdanen van een der Overeenkomstsluitende Partijen bij vervoer door vliegtuigen van de andere Overeenkomstsluitende Partij schade ondervinden, zullen de onderscheiden Luchtvaartautoriteiten al het mogelijke doen, opdat de verschuldigde schadeloosstellingen binnen de kortst mogelijke tijd aan de belanghebbenden of aan de rechthebbenden worden uitbetaald.

la rescisión de la concesión establecida en favor de la empresa concesionaria en cuestión.

Artículo IX

Las tarifas se fijarán de común acuerdo por las empresas designadas según tipos razonables, tomando en consideración la economía de la explotación, un beneficio normal y las características presentadas por cada línea. Para la fijación de dichas tarifas se tendrán también en cuenta las recomendaciones de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.). A falta de tales recomendaciones, las empresas españolas y holandesas consultarán a las empresas de transporte aéreo de terceros países que sirvan los mismos recorridos. Las tarifas se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes. Si las empresas no pudieran llegar a un acuerdo o si una de las Autoridades Aeronáuticas no aprobase estas tarifas, dichas Autoridades tratarán de hallar una solución. En último término se recurrirá al procedimiento previsto en el Artículo XV del presente Acuerdo.

Artículo X

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes establecerán de común acuerdo las facilidades mínimas indispensables que se ofrezcan mutuamente en lo que se refiere a las instalaciones y a los servicios en los aeropuertos y en las rutas, a fin de ayudar a la navegación aérea, especialmente en lo que afecta a los sistemas de seguridad aérea, al intercambio de informaciones, idiomas y unidades de medida que serán utilizadas y a las claves.

Las facilidades y los servicios serán convenidos de acuerdo con la mutua conveniencia y en el marco de las posibilidades reales de cada Parte Contratante, ateniéndose en lo posible a las normas internacionales en vigor.

Artículo XI

Cuando las personas o bienes de nacionales de una de las Partes Contratantes sufran daños en las aeronaves de la otra Parte, las Autoridades aeronáuticas respectivas harán todo lo posible para que las indemnizaciones debidas a los interesados o a los derecho habientes sean pagadas en el plazo más breve posible.

Artikel XII

De Luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen zullen zich met elkaar verstaan nopens de regeling van alle vraagstukken, betreffende de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst en haar Bijlage.

Artikel XIII

Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk zou achten de routes of voorwaarden, vermeld in de Bijlage van deze Overeenkomst, te wijzigen, zal zij kunnen verzoeken, dat de bevoegde Luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen overleg plegen; een zodanig overleg zal moeten aanvangen binnen een termijn van 60 dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek. Wanneer deze autoriteiten tot overeenstemming geraken omtrent nieuwe of herziene voorwaarden, welke de Bijlage raken, zullen haar aanbevelingen terzake van kracht worden, nadat deze door een uitwisseling van diplomatieke nota's zullen zijn bevestigd.

Artikel XIV

Deze Overeenkomst zal van kracht worden op de dag van ondertekening. Van 1 Februari 1952 af kan elk der Overeenkomstsluitende Partijen met een opzeggingstermijn van drie maanden de andere Partij haar opzegging van de Overeenkomst aankondigen.

Artikel XV

Alle geschillen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlage, die niet rechtstreeks geregeld kunnen worden door middel van overleg, hetzij tussen de betrokken ondernemingen, hetzij tussen de luchtvaartautoriteiten, hetzij tenslotte tussen de onderscheiden Regeringen, zullen aan een scheidsrechterlijke beslissing worden onderworpen, hetzij van een Tribunaal, hetzij van ieder ander overeengekomen persoon of lichaam.

De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich, zich te houden aan de voorlopige maatregelen die tijdens het onderzoek uitgevaardigd kunnen worden, evenals aan de scheidsrechterlijke beslissing, welke laatste in ieder geval als definitief wordt beschouwd.

TEN BLIJKE WAARVAN de hiertoe behoorlijk gevolmachtigde Vertegenwoordigers deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud te 's-Gravenhage, de 20 Juni 1950, in de Nederlandse en in de Spaanse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

STIKKER

Artículo XII

Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se podrán de acuerdo para solventar toda cuestión referente a la ejecución de este Acuerdo y su Anejo.

Artículo XIII

En el caso en que una de las Partes Contratantes desee modificar las rutas o las condiciones del Anejo al presente Acuerdo, podrá pedir una consulta entre las Autoridades Aeronáuticas competentes de ambas Partes; tal consulta deberá comenzar dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de la petición. Cuando las Autoridades se pongan de acuerdo sobre las condiciones nuevas o modificadas referentes al Anejo, sus recomendaciones en la materia tendrán plena efectividad después de haber sido confirmadas mediante Canje de Notas diplomáticas.

Artículo XIV

El presente Acuerdo entrará en vigor a partir de la fecha de su firma. A partir del 1º de febrero de 1952, cada una de las Altas Partes Contratantes podrá notificar a la otra Parte con un aviso previo de tres meses su denuncia del Acuerdo.

Artículo XV

Cualquier diferencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo y de su Anejo que no pudiere ser solventada directamente por vía de consulta, bien entre las empresas interesadas, bien entre las Autoridades Aeronáuticas, bien en fin entre los Gobiernos respectivos, será sometida a arbitraje, bien por un Tribunal, bien por cualquier persona u organismo convenido.

Las Partes Contratantes se obligan a conformarse con las medidas provisionales que puedan ser decretadas en el curso de la instancia, así como a la decisión arbitral, considerándose esta última como definitiva en todos los casos.

EN FE DE LO CUAL, los Representantes abajo signantes, debidamente autorizados a este efecto, firman el presente Acuerdo.

HECHO en La Haya en doble ejemplar en lengua holandesa y española, haciendo fé igualmente ambos textos, a 20 de Junio de 1950.

SANTA CRUZ

Nº 1327

BIJLAGE

BEHORENDE BIJ DE OVEREENKOMST TUSSEN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN EN SPANJE
REGELENDE DE BURGERLIJKE LUCHTLIJNEN

I

De Nederlandse luchtvaartondernemingen, waaraan op grond van deze Overeenkomst vergunning is verleend, zullen het recht hebben over Spaans grondgebied te vliegen en technische landingen te maken als ook om passagiers, goederen en post in internationaal verkeer aan boord te nemen en af te zetten op de volgende routes :

Route I Amsterdam
Frankfort aan de Main
Nice
Madrid
Lissabon
in beide richtingen.

Route II Amsterdam
Nice
Madrid
Lissabon
Sal en/of Dakar
Paramaribo
Caracas
Curaçao
in beide richtingen.

II

a) De Nederlandse luchtvaartonderneming of -ondernemingen aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden zal alleen passagebiljetten kunnen verkopen van Madrid naar de plaatsen, welke in de reisroutes worden genoemd en met inachtneming van de ter zake geldende financiële bepalingen, welke door de Spaanse Regering zijn uitgevaardigd. Het bovenstaande geldt eveneens en *mutatis mutandis* voor de goederen.

b) Krachtens de Overeenkomst tussen de Spaanse Regering en de Portugese Regering van 31 Maart 1947 zal de bepaling van Artikel I van de Bijlage, betreffende het recht om passagiers, goederen en post in internationaal verkeer aan boord te nemen en af te zetten, niet van toepassing zijn op het traject tussen de grondgebieden van het Spaanse en het Portugese moederland.

III

De Spaanse luchtvaartonderneming of -ondernemingen, aangewezen door de Spaanse Regering behoudt (behouden) zich het recht voor op Nederlands grondgebied luchtdiensten te exploiteren in strikte wederkerigheid met de diensten genoemd in Artikel I van deze Bijlage en met commerciële rechten, overeenkomstig met die, welke aan de andere Partij zijn toegestaan.

A N E J O

AL ACUERDO ENTRE EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS Y ESPAÑA SOBRE LÍNEAS AÉREAS CIVILES

I

Las empresas de transporte aéreo holandesas autorizadas en virtud del presente Acuerdo, tendrán el derecho de sobrevolar el territorio español, efectuar en el mismo escalas técnicas, así como tomar a bordo y desembarcar pasajeros, mercancías y correo en tráfico internacional en las rutas siguientes :

Ruta 1a Amsterdam
 Francfort del Meno
 Niza
 Madrid
 Lisboa
 en ambas direcciones.

Ruta 2a Amsterdam
 Niza
 Madrid
 Lisboa
 Sal y/o Dakar
 Paramaribo
 Caracas
 Curaçao
 en ambas direcciones.

II

a) La empresa o empresas de transporte aéreo holandesas designadas por el Gobierno del Reino de los Países Bajos, podrán vender pasajes desde Madrid solamente para los puntos mencionados en los itinerarios y de conformidad con las disposiciones financieras correspondientes del Gobierno español. Esto se aplica igualmente y *mutatis mutandis* a las mercancías.

b) En virtud del Acuerdo entre el Gobierno español y el Gobierno portugués de 31 de marzo de 1947, la estipulación del Artículo I del Anejo relativo al derecho de tomar a bordo y desembarcar pasajeros, mercancías y correo en tráfico internacional, no será aplicable al trayecto entre los territorios metropolitanos de España y de Portugal.

III

La empresa o empresas españolas de transporte aéreo designadas por el Gobierno español se reservan el derecho de explotar en los territorios holandeses servicios aéreos en estricta reciprocidad con los servicios mencionados en el Artículo I de este Anejo y con derechos comerciales análogos a los concedidos a la otra Parte.

IV

1) De vervoerscapaciteit aangeboden door de ondernemingen, die door de Overeenkomstsluitende Partijen zijn aangewezen, zal nauw verband moeten houden met de vraag naar vervoer op de overeengekomen routes.

2) Bij de toepassing van het in de bovenstaande alinea 1 neergelegde beginsel :

a) zullen de door een aangewezen onderneming aangeboden luchtdiensten als eerste doel hebben, het met een redelijke bezettingsgraad aanbieden van een capaciteit die voldoet aan de normale en redelijkerwijze te verwachten behoeften van die onderneming in zake het vervoer van internationaal luchtverkeer, afkomstig uit of bestemd voor het grondgebied van de Partij, die de onderneming heeft aangewezen;

b) kan de krachtens punt a) aangeboden capaciteit worden verhoogd met een aanvullende capaciteit, die beantwoordt aan het vervoer van internationaal luchtverkeer, dat afkomstig is uit en bestemd is voor punten op de overeengekomen routes, gelegen op het grondgebied van andere Staten dan die, welke de onderneming heeft aangewezen. Een zodanige bijkomende aanvullende capaciteit zal verband houden met de behoeften aan vervoersgelegenheid van de gebieden waarover de luchtlijn voert, nadat rekening gehouden is met de bijzondere positie van de luchtdiensten die zijn ingesteld door de ondernemingen van de hierboven bedoelde Staten, voor zover zij op het geheel of een gedeelte van de overeengekomen routes internationaal luchtverkeer bewerkstelligen, dat afkomstig is voor hun grondgebied.

3) Bij de ontwikkeling van de lange afstandslijnen, die zijn ingesteld om te beantwoorden aan de behoeften van het publiek aan een zodanig vervoer, zal de ontwikkeling van de locale en regionale diensten niet onnodig worden beïnvloed. Onverminderd de andere bepalingen van deze Overeenkomst, wordt erkend, dat de ontwikkeling van zodanige locale en regionale diensten een primair recht is van de Overeenkomstsluitende Partijen.

4) De Luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen op verzoek van een van haar overleg plegen, teneinde te onderzoeken, op welke wijze de bepalingen van deze Overeenkomst door de aangewezen Nederlandse en Spaanse ondernemingen worden toegepast en om zich te verzekeren, dat de belangen van hun locale en regionale diensten, alsook die van hun lange afstandsdiensten niet geschaad worden.

V

Tenminste acht dagen voordat daadwerkelijk van hun onderscheiden vergunning gebruik wordt gemaakt, zullen de Luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen elkaar wederkerig de volgende gegevens verstrekken : dienstregelingen, tarieven, frequenties en de typen van de voor haar diensten gebruikte luchtvaartuigen.

Elke verandering in die gegevens zal eveneens worden medegedeeld.

VI

De Postadministraties van de twee Overeenkomstsluitende Partijen zullen onderling een regeling treffen in zake het gebruik van de lijnen voor het vervoer van post door de lucht.

IV

1) La capacidad de transporte ofrecida por las empresas designadas por las Partes Contratantes deberá estar en estrecha relación con la demanda de tráfico en las rutas convenidas.

2) En aplicación del principio establecido en el anterior apartado :

a) los servicios aéreos ofrecidos por una empresa designada tendrán como objetivo primario el de ofrecer con un coeficiente de utilización razonable, una capacidad correspondiente a las necesidades normales y razonablemente previsibles de dicha empresa para el transporte de tráfico aéreo internacional procedente de/o destinado al territorio de la Parte que ha designado la empresa;

b) la capacidad ofrecida en virtud del subapartado a) anterior, puede ser aumentada por una capacidad complementaria correspondiente al transporte de tráfico aéreo internacional procedente de/o destinado a los puntos de las rutas convenidas situados en el territorio de países distintos de aquel que ha designado la empresa. Tal capacidad complementaria adicional estará en relación con las necesidades de tráfico de las zonas atravesadas por la línea aérea después de haber tenido en cuenta la posición especial de los servicios aéreos establecidos por las empresas de los Estados más arriba referidos, en cuanto éstas transporten en el conjunto o parte de las rutas convenidas, tráfico aéreo internacional procedente de/o destinado a su territorio.

3) En el desarrollo de las líneas a larga distancia, establecidas para responder a las necesidades del público para tal transporte, el desarrollo de los servicios locales y regionales no será indebidamente afectado. Sin perjuicio de las demás disposiciones del presente Acuerdo, queda reconocido que el desarrollo de tales servicios locales y regionales es un derecho primario de las Partes Contratantes.

4) Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán a requerimiento de una de ellas, a fin de examinar las condiciones en las cuales se aplican las disposiciones del presente Acuerdo por las empresas designadas españolas y holandesas y de asegurarse que los intereses de sus servicios locales y regionales así como los de sus servicios de larga distancia no sufren perjuicio.

V

Las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se comunicarán recíprocamente por lo menos ocho (8) días antes de comenzar la explotación efectiva de sus concesiones respectivas, las informaciones siguientes : horarios, tarifas, frecuencias y tipos de las aeronaves utilizadas en sus servicios.

Toda modificación de estas informaciones habrá de ser igualmente comunicada.

VI

Las Administraciones Postales de ambas Partes Contratantes reglamentarán entre ellas la utilización de las líneas para el transporte postal por vía aérea.

VII

Elke aangewezen onderneming zal, behoudens goedkeuring van de bevoegde Luchtvaartautoriteit van het betreffende grondgebied, op de luchthavens van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar eigen technisch en administratief personeel kunnen onderhouden. Deze vergunning omvat het minimum aan personeel, dat onontbeerlijk is voor het normaal functioneren van de lijnen.

VIII

Zolang visa zijn vereist voor de toelating van vreemdelingen in beide landen, zullen de bemanningen, ingeschreven in het boordmanifest van de luchtvaartuigen van de beide landen, welke de luchtverbindingen onderhouden, vrijgesteld zijn van het verplichte visum. Zij zullen in het bezit dienen te zijn van een geldig paspoort en van een legitimatiebewijs, afgegeven door de luchtvaartmaatschappij, waarbij zij in dienst zijn.

In geval een lid van de bemanning, tengevolge van bepaalde omstandigheden, zou moeten achterblijven, zal de onderneming, waarbij hij in dienst is, maatregelen treffen, opdat hij kan terugkeren naar het land, waar de onderneming haar zetel heeft.

VII

Cada empresa designada, a reserva de autorización por parte de la Autoridad Aero-náutica territorial competente, podrá tener en los aeropuertos de la otra Parte Contra-tante su propio personal técnico y administrativo.

Esta autorización comprende el personal mínimo indispensable al normal funcio-namiento de las líneas.

VIII

Mientras subsista la exigencia del visado para la admisión de extranjeros en los dos países, las tripulaciones inscritas en el manifiesto de a bordo de las aeronaves de los dos países que mantengan las comunicaciones aéreas, quedarán exentas del visado obli-gatorio. Deberán estar en posesión de un pasaporte válido y de un documento de iden-tidad expedido por la empresa de transporte aéreo a la que pertenece.

En el caso de que uno de los miembros de la tripulación debiere, como consecuencia de determinadas circunstancias quedar en tierra, la empresa a la que presta servicio tomará medidas para que pueda volver al país en que la empresa tiene su sede.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 1327. AGREEMENT¹ BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND SPAIN FOR THE REGULATION OF CIVIL AIR LINES. SIGNED AT THE HAGUE, ON 20 JUNE 1950

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Spain, desiring to encourage civil air transport between the Netherlands and Spain, conclude the following Agreement on the operation of regular air transport services between their respective countries :

Article I

The Contracting Parties grant each other the rights specified in the annex hereto necessary for establishing the international civil air routes and services set out therein, whether such services be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article II

Each of the air services mentioned in the annex may be put into operation as soon as the Contracting Party entitled by virtue of article I to designate an airline or airlines for the route concerned has authorized an airline for such route. The Contracting Party granting the right shall, subject to the provisions of article VI hereof, be bound to grant the appropriate operating permission without delay to the airline or airlines concerned.

Article III

In order to prevent all discriminatory practices and to assure equality of treatment, it is agreed that :

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

(b) Fuel and lubricating oils taken on board aircraft of a Contracting Party and spare parts, motors, equipment and general supplies introduced into the

¹ Came into force on 20 June 1950, as from the date of signature, in accordance with article XIV.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 1327. ACCORD¹ ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS
ET L'ESPAGNE RELATIF AUX LIGNES AÉRIENNES
CIVILES. SIGNÉ A LA HAYE, LE 20 JUIN 1950

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement espagnol, désirant stimuler les transports aériens civils entre les Pays-Bas et l'Espagne, concluent l'Accord suivant concernant l'exploitation de services réguliers de transport aérien entre leurs pays :

Article premier

Les Parties contractantes s'accordent réciproquement les droits spécifiés dans l'annexe ci-jointe, nécessaires à l'établissement des routes aériennes civiles internationales et des services énumérés dans ladite annexe, que ces services soient inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article II

Chacun des services aériens mentionnés dans l'annexe pourra commencer à fonctionner dès que la Partie contractante qui, en vertu de l'article premier, a reçu le droit de désigner une ou plusieurs entreprises pour exploiter la route en question, aura effectué cette désignation. La Partie contractante qui aura accordé ce droit devra, sous réserve des dispositions de l'article VI ci-après, accorder l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises intéressées, ce qu'elle fera sans retard.

Article III

Pour éviter toutes discriminations et assurer l'égalité de traitement, il est convenu que :

a) Chacune des Parties contractantes pourra imposer ou permettre que soient imposées des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres facilités. Chacune des Parties contractantes convient cependant que ces taxes ne seront pas plus élevées que celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants et les huiles lubrifiantes pris à bord des aéronefs d'une Partie contractante, ainsi que les pièces de rechange, les moteurs, l'équipement et

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 20 juin 1950, conformément à l'article XIV.

territory of one Contracting Party, or taken on board an aircraft in that territory by the other Contracting Party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of such other Contracting Party, shall be accorded national treatment with respect to the imposition of Customs duties, inspection fees or other national duties or charges by the Contracting Party whose territory is entered.

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

(d) Goods so exempted may not be unloaded save with the approval of the Customs authorities of the other Contracting Party. These goods shall be re-exported and kept under Customs supervision until re-exportation.

Article IV

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

Article V

(a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that Party.

(b) Passengers, crews and consignors of goods shall be bound, either in person or through third parties acting on their behalf and in their name, to comply with the laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party as to admission to, stay in, and departure from its territory, of passen-

le matériel en général, introduits sur le territoire d'une Partie contractante ou pris à bord d'un aéronef sur ledit territoire par l'autre Partie contractante ou par ses ressortissants, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette dernière, bénéficieront, de la part de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'aéronef aura pénétré, du traitement national en ce qui concerne l'imposition de droits de douane, de frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

c) Les aéronefs des services convenus, les stocks de carburants, d'huiles lubrifiantes, de pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs civils des entreprises de transports aériens des Parties contractantes autorisées à exploiter les routes et les services spécifiés dans l'annexe seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à leur départ de celui-ci, exemptés de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par lesdits aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

d) Les marchandises ainsi exemptées ne pourront être débarquées qu'avec l'assentiment des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Elles devront être réexportées et gardées, jusqu'à réexportation, sous le contrôle des douanes.

Article IV

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des routes et des services spécifiés dans l'annexe. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences conférés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article V

a) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire par les aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de l'autre Partie contractante, et lesdits aéronefs devront s'y conformer, à l'arrivée, au départ et durant leur présence dans les limites du territoire de cette Partie contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom ou pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de toute Partie contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passa-

gers, crew or cargo, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, Customs and quarantine.

Article VI

Each Contracting Party reserves the right to withhold a certificate or permit from an airline of the other Contracting Party, or to revoke such certificate or permit, whenever it has no proof that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of one or other Contracting Party, or whenever an airline fails to comply with the laws of the State over which it operates, as described in article V above, or to perform its obligations under this Agreement.

Article VII

Each Contracting Party shall be able freely to replace its concession-holding airlines by others after previously informing the other Contracting Party of such changes. The newly designated airline shall have all the rights and duties of its predecessor. On no account shall such substitution involve the responsibility of the State authorizing the concession.

Article VIII

The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall keep each other informed of offences committed on their respective territories by employees of the concession-holding airlines. Should it be ascertained that misconduct of a serious character has taken place, the competent aeronautical authority shall have the right to request the dismissal of the official responsible. Any recurrence of such offence shall give rise to a right to request the revocation of the concession granted to the airline in question.

Article IX

Tariffs shall be fixed by agreement between the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to economical operation, reasonable profit and the characteristics of each service. In fixing the tariffs, the recommendations of the International Air Transport Association (IATA) shall also be taken into account. Failing such recommendations, the Netherlands and Spanish airlines shall consult the airlines of third countries operating the same routes. Tariffs shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the airlines cannot reach agreement, or if one of the aeronautical authorities fails to approve the tariffs, the authori-

gers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent aux formalités d'entrée ou de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, aux devises et à la quarantaine.

Article VI

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer un certificat ou une autorisation à une entreprise de transports aériens de l'autre Partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre Partie contractante, ou lorsqu'une entreprise de transports aériens ne se conforme pas aux lois de l'État survolé, comme indiqué à l'article V ci-dessus, ou si elle ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

Article VII

Les Parties contractantes pourront remplacer librement leurs entreprises concessionnaires du trafic aérien respectives, moyennant communication préalable à l'autre Partie contractante. L'entreprise nouvellement désignée aura tous les droits et obligations de l'ancienne entreprise. Cette subrogation ne saurait en aucun cas engager en quoi que ce soit la responsabilité de l'État qui accorde la concession.

Article VIII

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se tiendront au courant des infractions commises dans leurs territoires respectifs par le personnel des entreprises concessionnaires du trafic aérien. Au cas où l'on constaterait une faute qualifiée de grave, l'autorité aéronautique compétente aura le droit de demander le rappel de l'employé responsable. Si les faits ainsi qualifiés viennent à se reproduire, on aura alors le droit de demander le retrait de la concession établie en faveur de l'entreprise concessionnaire en cause.

Article IX

Les tarifs seront fixés de commun accord entre les entreprises désignées, à des taux raisonnables, compte tenu des conditions d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal et des caractéristiques de chaque service. Il sera également tenu compte, pour l'établissement de ces tarifs, des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA). A défaut de recommandations de cette nature, les entreprises néerlandaises et espagnoles se consulteront avec les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Si les entreprises

ties shall endeavour to reach an agreement. In the last resort the procedure set forth in article XV of this agreement may be applied.

Article X

In order to facilitate air transport, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall agree on the necessary minimum facilities which are to be extended reciprocally, in the matter of installations and services on air-fields and routes, particularly with regard to aircraft safety systems, the exchange of information, languages and units of measure to be used, and codes.

The facilities and services shall be provided by each Contracting Party within the limit of its capacity and the means available, the standards in force being adhered to as closely as possible.

Article XI

Whenever nationals of one of the Contracting Parties are injured or their property is damaged in the course of transport by aircraft of the other Contracting Party, the respective aeronautical authorities shall do their utmost to ensure that due compensation is paid as quickly as possible to the parties concerned or to rightful claimants.

Article XII

The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall co-operate in settling any question relating to the execution of this Agreement and its annex.

Article XIII

Should either of the Contracting Parties wish to modify the routes or conditions set forth in the annex to this Agreement, it may request consultations between the competent aeronautical authorities of both Contracting Parties, such consultations to begin within a period of sixty days from the date of the request. When the aforementioned authorities mutually agree on new or revised conditions affecting the attached annex, their recommendations on the matter will come into effect after confirmation by an exchange of diplomatic notes.

n'aboutissent pas à un accord, ou si l'une des autorités aéronautiques n'approuve pas les tarifs en question, lesdites autorités s'efforceront de parvenir à une solution. En dernier ressort, on aura recours à la procédure prévue à l'article XV du présent Accord.

Article X

Afin de faciliter la navigation aérienne, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se mettront d'accord entre elles sur les facilités minimums indispensables qu'elles s'accorderont mutuellement en ce qui concerne les installations et les services dans les aéroports et sur les routes aériennes, et particulièrement en ce qui touche la sécurité aérienne, l'échange de renseignements, les langues et les unités de mesure à utiliser, et les clefs du chiffre.

Les facilités et services seront accordés par chaque Partie contractante, compte tenu des moyens dont elle dispose et des possibilités de réalisation, et, dans toute la mesure du possible, en conformité des normes en vigueur.

Article XI

Au cas où des ressortissants de l'une des Parties contractantes ou des biens appartenant auxdits ressortissants subiraient des dommages au cours de transports effectués par des aéronefs de l'autre Partie contractante, les autorités aéronautiques respectives feront tout leur possible pour que les indemnités dues aux intéressés ou à leurs ayants droit soient versées dans le plus bref délai possible.

Article XII

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se mettront d'accord pour régler toute question ayant trait à l'exécution du présent Accord et de son annexe.

Article XIII

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les routes ou les conditions prévues dans l'annexe au présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes; lesdites consultations devront commencer dans le délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si lesdites autorités conviennent entre elles de conditions nouvelles ou modifiées ayant une incidence sur l'annexe, leurs recommandations à cet égard prendront effet lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article XIV

This Agreement shall come into force on the date of signature. As from 1 February 1952, each of the Contracting Parties may give the other Party three months' prior notice of its denunciation of the Agreement.

Article XV

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its annex which cannot be settled directly by consultation between the airlines concerned, between the aeronautical authorities or between the respective Governments, shall be referred to arbitration either by tribunal or by some other agreed person or body.

The Contracting Parties undertake to comply with the provisional measures which may be ordered in the course of the proceedings, and with the arbitration award, the latter being in all cases considered as final.

IN FAITH WHEREOF, the undersigned duly authorized representatives have signed the present Agreement.

DONE in duplicate, at The Hague, on 20 June 1950, in the Dutch and Spanish languages, both texts being authentic.

(Signed) STIKKER

(Signed) SANTA CRUZ

A N N E X

TO THE AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND SPAIN FOR THE
REGULATION OF CIVIL AIR LINES

I

Netherlands airlines authorized under the present agreement are accorded rights of transit and non-traffic stops in Spanish territory. The right to pick up and put down international traffic in passengers, cargo and mail is granted on the following routes :

Route I Amsterdam
 Frankfort-on-Main
 Nice
 Madrid
 Lisbon
 in either direction.

Article XIV

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature. A partir du 1er février 1952, chacune des Hautes Parties contractantes pourra, moyennant un préavis de trois mois, notifier à l'autre Partie sa dénonciation de l'Accord.

Article XV

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et de son annexe, qui ne pourrait être réglé directement par voie de consultation, soit entre les entreprises intéressées, soit entre les autorités aéronautiques, soit enfin entre les gouvernements respectifs, sera porté aux fins d'arbitrage, soit devant un tribunal, soit devant tout autre organisme ou personne dont il sera convenu.

Les Parties contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourraient être ordonnées au cours de l'instance, ainsi qu'à la décision arbitrale qui sera, dans tous les cas, considérée comme définitive.

EN FOI DE QUOI les représentants soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

FAIT à La Haye, en double exemplaire, le 20 juin 1950, en langue néerlandaise et en langue espagnole, les deux textes faisant également foi.

(Signé) STIKKER

(Signé) SANTA CRUZ

A N N E X E

À L'ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET L'ESPAGNE RELATIF AUX LIGNES AÉRIENNES CIVILES

I

Les entreprises de transports aériens néerlandaises autorisées en vertu du présent Accord auront le droit de survoler le territoire espagnol et d'y effectuer des escales techniques, ainsi que de prendre à bord et de déposer des passagers, des marchandises et du courrier postal en trafic international sur les routes suivantes :

Route I Amsterdam
 Francfort-sur-le-Main
 Nice
 Madrid
 Lisbonne
 dans les deux sens.

Route II Amsterdam
Nice
Madrid
Lisbon
Sal and/or Dakar
Paramaribo
Caracas
Curaçao
in either direction.

II

(a) The Netherlands airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands may sell tickets for passage from Madrid only for the points mentioned in the itineraries and in accordance with the relevant financial provisions of the Spanish Government. This also applies *mutatis mutandis* to cargo.

(b) In virtue of the Agreement of 31 March 1947 between the Government of Spain and the Government of Portugal, it is understood that the provision in article I of the annex relating to the right to pick up and put down international traffic in passengers, cargo and mail, shall not apply on any flight between the metropolitan territories of Spain and Portugal.

III

The Spanish airline or airlines designated by the Government of Spain reserve the right to operate air services in Netherlands territories in strict reciprocity with the services referred to in article I of this annex, and with commercial rights similar to those granted to the other Party.

IV

(1) The capacity provided by the airlines designated by the Contracting Parties shall bear a close relationship to traffic requirements on the agreed routes.

(2) In application of the principle set forth in paragraph 1 above :

(a) The services provided by a designated airline shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the normal and reasonably anticipated requirements of the said airline for the carriage of international air traffic from or to the territory of the Party designating the airline;

(b) The capacity provided under sub-paragraph (a) above may be increased by additional capacity adequate to the requirements of international air traffic from or to points on the agreed routes situated in the territory of States other than that designating the airline. Such additional capacity shall be related to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of the special position of air

Route II Amsterdam
Nice
Madrid
Lisbonne
Sal et/ou Dakar
Paramaribo
Caracas
Curaçao
dans les deux sens.

II

a) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens néerlandaises désignées par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas ne pourront délivrer de billets de passage au départ de Madrid que pour les points mentionnés dans les itinéraires et conformément aux dispositions financières prescrites en la matière par le Gouvernement espagnol. Ce qui précède s'applique également, et *mutatis mutandis*, aux marchandises.

b) En vertu de l'Accord du 31 mars 1947 entre le Gouvernement espagnol et le Gouvernement portugais, la disposition de l'article premier de l'annexe relative au droit de prendre à bord et de déposer des passagers, des marchandises et du courrier en trafic international ne sera pas applicable au trajet entre les territoires métropolitains de l'Espagne et du Portugal.

III

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens espagnoles désignées par le Gouvernement espagnol se réservent le droit d'exploiter des services aériens dans les territoires néerlandais sur la base d'une stricte réciprocité avec les services mentionnés dans l'article premier de la présente annexe et en bénéficiant de droits commerciaux analogues à ceux accordés à l'autre Partie contractante.

IV

1) La capacité de transport offerte par les entreprises désignées par les Parties contractantes devra être adaptée de près à la demande de trafic sur les routes convenues.

2) En application du principe énoncé au paragraphe 1 ci-dessus :

a) Les services aériens assurés par une entreprise désignée auront pour objectif essentiel d'offrir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant aux besoins courants et normalement prévisibles de ladite entreprise en ce qui concerne l'acheminement du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) La capacité offerte en application de l'alinéa a ci-dessus pourra être augmentée d'une capacité supplémentaire correspondant aux nécessités de l'acheminement du trafic aérien international en provenance ou à destination de points des routes convenues situés dans le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise. Cette capacité supplémentaire devra être en rapport avec les besoins du trafic dans les régions desservies

services established by the airlines of the aforementioned States, in so far as they carry international air traffic from or to their territory over all or part of the agreed routes.

(3) In developing the long-distance lines established to meet the needs of the public for such transport, the development of local and regional services shall not be unduly affected. Without prejudice to the other provisions of this Agreement, it is recognized that the development of such local and regional services is a primary right of the Contracting Parties.

(4) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other, if either so requests, with a view to examining the conditions in which the provisions of this agreement are applied by the designated Netherlands and Spanish airlines and to ensuring that the interests of their local and regional services and of their long-distance services are not injured.

V

At least one week before the respective authorized services are placed in operation, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall notify each other of the time-tables, tariffs, flight frequencies and types of aircraft used by their airlines.

They shall likewise notify each other of any changes in these arrangements.

VI

The postal authorities of the two Contracting Parties shall agree on arrangements for the use of the airlines for the carriage of airmail.

VII

Subject to authorization by the competent national aeronautical authority, each concession-holding airline may maintain its own technical and administrative staffs at the airports of the other Contracting Party. It is understood that such authorization shall cover the minimum staffs necessary for the airline's normal operation.

VIII

So long as visas are required for the admission of foreigners to the two countries, the crews entered in the manifests of aircraft of the two countries maintaining the air communications shall be exempt from visa requirements. They shall hold valid passports and identification papers issued by the airline to which they belong.

Should any member of a crew be obliged by circumstances to remain behind, the airline by which he is employed shall take steps to enable him to return to the country where it has its head office.

par a ligne aérienne, compte tenu de la situation spéciale des services aériens que les entreprises des États susmentionnés auront établis en vue d'acheminer, sur l'ensemble ou une partie des routes convenues, du trafic aérien international en provenance ou à destination des territoires desdits États.

3) Le développement des services long-courriers établis pour répondre aux besoins du public ne devra pas indûment affecter celui des services locaux et régionaux. Sans préjudice des autres dispositions du présent Accord, il est reconnu que le développement de tels services locaux et régionaux constitue pour les Parties contractantes un droit essentiel.

4) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront, à la demande de l'une d'entre elles, afin d'examiner les conditions dans lesquelles les entreprises néerlandaises et espagnoles désignées appliquent les dispositions du présent Accord, et de s'assurer qu'il n'est pas porté atteinte aux intérêts de leurs services locaux et régionaux, ainsi qu'à ceux de leurs services long-courriers.

V

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiqueront, huit jours au moins avant la mise en exploitation effective de leurs concessions respectives, les informations suivantes : horaires, tarifs, fréquences et types d'aéronefs utilisés pour leurs services.

Toute modification à ces données sera également communiquée.

VI

Les administrations postales des deux Parties contractantes détermineront de commun accord les conditions dans lesquelles les lignes seront utilisées pour la poste aérienne.

VII

Chaque entreprise désignée pourra, sous réserve de l'autorisation de l'autorité aéronautique compétente du territoire en question, établir dans les aéroports de l'autre Partie contractante son propre personnel technique et administratif. Cette autorisation vise le personnel minimum indispensable au fonctionnement normal des lignes.

VIII

Aussi longtemps que subsistera la formalité du visa pour l'admission des étrangers dans les deux pays, les équipages inscrits sur les listes de bord des aéronefs des deux pays qui assurent les liaisons aériennes seront exempts du visa obligatoire. Ils devront être en possession d'un passeport en cours de validité et d'une pièce d'identité délivrée par l'entreprise de transports aériens à laquelle ils appartiennent.

Au cas où, par suite de certaines circonstances, l'un des membres de l'équipage devrait rester à terre, l'entreprise au service de laquelle il se trouve prendra les mesures nécessaires pour lui permettre de retourner dans le pays où cette entreprise a son siège.

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. 417. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SIAM AND THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS RELATING TO AIR SERVICES BETWEEN THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT BANGKOK, ON 18 JULY 1947¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. BANGKOK, 22 FEBRUARY AND 27 MARCH 1951

Official text: English.

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

I

Bangkok, 22nd February 1951

No. 913

Monsieur le Ministre,

I have the honour to refer to Your Excellency's note of the 26th July 1950 no. 13120/2493 concerning the Annex of the Air Services Agreement between the Netherlands and Thailand.

As a result of subsequent verbal negotiations the Annex to this Agreement was amended and I am instructed to advise Your Excellency that in its present form as given hereunder the Annex is acceptable to Her Netherlands Majesty's Government.

ANNEX

to the Agreement between the Government of the Netherlands and the Government of the Kingdom of Thailand, relating to air services between their respective territories.

A. Airlines designated by the Government of the Kingdom of Thailand, authorized under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail in Amsterdam on the following routes :

1. Thailand to Amsterdam and thence to Great Britain and the United States of America and beyond via intermediate points in both directions.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 28, p. 27.

² Came into force on 27 March 1951, by the exchange of the said notes.

ANNEXE A

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 417. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SIAM ET LE GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS. SIGNÉ A BANGKOK, LE 18 JUILLET 1947¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² PORTANT MODIFICATION DE L'ANNEXE DE L'ACCORD MENTIONNÉ CI-DESSUS. BANGKOK, 22 FÉVRIER ET 27 MARS 1951

Texte officiel anglais.

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

I

Bangkok, le 22 février 1951

N° 913

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à la note de Votre Excellence, n° 13120/2493 du 26 juillet 1950, concernant l'annexe de l'Accord relatif aux services aériens conclu entre les Pays-Bas et la Thaïlande.

Ladite annexe a été modifiée à la suite d'entretiens, et je suis chargé de faire connaître à Votre Excellence que, sous sa forme actuelle et telle qu'elle est reproduite ci-après, elle rencontre l'agrément du Gouvernement de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas.

ANNEXE

à l'Accord entre le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs.

A. Il est accordé aux entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Royaume de Thaïlande, et autorisées aux termes du présent Accord, le droit de transit et le droit d'escale non commerciale, ainsi que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à Amsterdam, sur les routes suivantes :

1. De Thaïlande à Amsterdam, puis de là vers la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique et au-delà, dans les deux sens, via des points intermédiaires.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 28, p. 27.

² Entré en vigueur le 27 mars 1951, par l'échange desdites notes.

2. Thailand to Amsterdam and thence to Scandinavia and beyond via intermediate points in both directions.

B. Airlines designated by the Government of the Netherlands, authorized under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at Bangkok on the following routes :

1. The Netherlands to Bangkok and thence to Indonesia and beyond via intermediate points in both directions.

2. The Netherlands to Bangkok and thence to Indo-China and China and beyond via intermediate points in both directions.

C. Any or all points on the routes specified in this Annex may at the option of the designated airline or airlines, be omitted on any or all flights.

D. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be determined in accordance with the following paragraph.

E. Tariffs to be charged by the airlines shall, in the first instance, be agreed between them and shall have regards to relevant tariffs adopted by the International Air Transport Association. Any tariffs so agreed shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties, and, in the event of disagreement, settlement will be reached in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement.

If His Thai Majesty's Government could officially agree to these provisions, I would suggest that this note together with Your Excellency's reply in the above indicated sense constitute the exchange of notes required by Article 8 of the Agreement.

I avail myself of this opportunity Monsieur le Ministre, to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

F. D'ANSEBOURG
Minister of the Netherlands

To His Excellency Nai Worakan Bancha
Minister of Foreign Affairs
Bangkok

2. De Thaïlande à Amsterdam, puis de là vers la Scandinavie et au-delà, dans les deux sens, via des points intermédiaires.

B. Il est accordé aux entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement des Pays-Bas, et autorisées aux termes du présent Accord, le droit de transit et le droit d'escale non commerciale, ainsi que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à Bangkok, sur les routes suivantes :

1. Des Pays-Bas à Bangkok, puis de là vers l'Indonésie et au-delà, dans les deux sens, via des points intermédiaires.

2. Des Pays-Bas à Bangkok, puis de là vers l'Indochine, la Chine et au-delà, dans les deux sens, via des points intermédiaires.

C. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignés pourront décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, leurs aéronefs ne feront pas escale à certains points ou à tous les points situés sur les routes indiquées dans la présente annexe.

D. Les tarifs applicables sur chacun des services convenus seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques du service (telles que les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur une partie quelconque de la même route. Ils seront fixés conformément aux dispositions du paragraphe suivant.

E. Les tarifs que devront appliquer les entreprises seront fixés en premier lieu par voie d'accord entre elles, compte dûment tenu des tarifs pertinents adoptés par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes; en cas de désaccord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord.

Si le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Thaïlande est en mesure de donner officiellement son agrément aux dispositions qui précèdent, je propose que la présente note et la réponse de Votre Excellence à cet effet soient considérées comme constituant l'échange de notes requis par l'article 8 de l'Accord.

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

F. D'ANSEMBOURG
Ministre des Pays-Bas

Son Excellence Monsieur Nai Worakan Bancha
Ministre des affaires étrangères
Bangkok

II

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

27th March, 1951

No. 5995/2494

Monsieur le Ministre,

I have the honour to acknowledge, with thanks, the receipt of Your Excellency's note No. 913 dated the 22nd February 1951 on the subject of the amendment of the Annex to the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Netherlands relating to Air Services signed at Bangkok on the 18th July 1947, the amended provisions of the said Annex being as follows :

ANNEX

[See note I]

In reply, I have the honour to inform Your Excellency that His Majesty's Government agrees to the provisions stated above and that this note together with Your Excellency's note under reply constitute the exchange of notes required by Article 8 of the Agreement.

I avail myself of this opportunity, Monsieur le Ministre, to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

(Signed) WORAKAN BANCHA
Minister of Foreign Affairs

His Excellency
Count de Marchant et d'Ansembourg
Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary
of the Netherlands
Bangkok

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Le 27 mars 1951

N° 5995/2494

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence n° 913 en date du 22 février 1951, relative à la modification de l'annexe de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Thaïlande et le Gouvernement des Pays-Bas relatif aux services aériens, signé à Bangkok le 18 juillet 1947, le texte modifié de ladite annexe étant le suivant :

A N N E X E

[Voir note I]

Par la présente réponse, j'ai l'honneur de faire connaître à Votre Excellence que le Gouvernement de Sa Majesté donne son agrément aux dispositions énoncées ci-dessus et accepte que la note de Votre Excellence et la présente réponse soient considérées comme constituant l'échange de notes requis par l'article 8 de l'Accord.

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

(Signé) WORAKAN BANCHA
Ministre des affaires étrangères

Son Excellence
Monsieur le Comte de Marchant et d'Ansembourg
Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire
des Pays-Bas
Bangkok

