

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Treaty Series

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

VOLUME 108

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 108

1951

I. Nos. 1465-1482

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 23 October 1951 to 31 October 1951*

	<i>Page</i>
No. 1465. Sweden and Austria:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna, on 2 December 1949	3
No. 1466. Egypt and Sweden:	
Agreement for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories (with annex and exchange of notes). Signed at Cairo, on 12 December 1949	15
No. 1467. Netherlands and Syria:	
Agreement relating to civil air services between their respective territories (with annex). Signed at Damascus, on 13 February 1950	53
No. 1468. Luxembourg and Portugal:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Lisbon, on 21 October 1950	67
No. 1469. Colombia and Portugal:	
Agreement on civil air transport (with annex). Signed at Lisbon, on 9 March 1951	87
No. 1470. Iraq and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex and exchange of notes). Signed at Baghdad, on 19 April 1951	121
No. 1471. India and Netherlands:	
Agreement relating to air services (with annex). Signed at New Delhi, on 24 May 1951	151

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

VOLUME 108

1951

1. N^{os} 1465-1482

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 23 octobre 1951 au 31 octobre 1951*

	<i>Pages</i>
N^o 1465. Suède et Autriche :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Vienne, le 2 décembre 1949	3
N^o 1466. Égypte et Suède :	
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 12 décembre 1949	15
N^o 1467. Pays-Bas et Syrie :	
Accord relatif aux services aériens civils entre leurs territoires respectifs (avec annexe). Signé à Damas, le 13 février 1950	53
N^o 1468. Luxembourg et Portugal :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Lisbonne, le 21 octobre 1950	67
N^o 1469. Colombie et Portugal :	
Accord relatif aux transports aériens civils (avec annexe). Signé à Lisbonne, le 9 mars 1951	87
N^o 1470. Irak et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :	
Accord relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au- delà (avec annexe et échange de notes). Signé à Bagdad, le 19 avril 1951	121
N^o 1471. Inde et Pays-Bas :	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à New-Delhi, le 24 mai 1951	151

	<i>Page</i>
No. 1472. Burma and Denmark :	
Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Rangoon, on 30 July 1951	167
No. 1473. Burma and Netherlands :	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rangoon, on 6 September 1951	187
No. 1474. Netherlands and Lebanon :	
Air Transport Agreement (with annex and exchange of letters). Signed at Beirut, on 20 September 1949	205
No. 1475. International Civil Aviation Organization and Iraq :	
Basic Agreement for the provision of technical assistance. Signed at Montreal, on 18 September 1951	219
No. 1476. United Nations and United States of America :	
Postal Agreement. Signed at New York, on 28 March 1951	231
No. 1477. Israel :	
Declaration recognizing as compulsory the jurisdiction of the International Court of Justice, in conformity with Article 36, paragraph 2, of the Statute of the International Court of Justice. Hakiryá, 4 September 1950	239
No. 1478. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Cuba :	
Trade Agreement. Signed at London, on 10 August 1951	
Exchange of letters constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. London, 1 September 1951	243
No. 1479. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and France :	
Monetary Agreement (with annex). Signed at London, on 20 August 1951	263
No. 1480. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Supreme Commander for the Allied Powers acting in respect of Occupied Japan :	
Sterling Payments Agreement (with exchange of notes). Signed at Tokyo, on 31 August 1951	273

	<i>Pages</i>
N° 1472. Birmanie et Danemark :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Rangoon, le 30 juillet 1951	167
N° 1473. Birmanie et Pays-Bas :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Rangoon, le 6 septembre 1951	187
N° 1474. Pays-Bas et Liban :	
Accord relatif au transport aérien (avec annexe et échange de lettres). Signé à Beyrouth, le 20 septembre 1949	205
N° 1475. Organisation de l'aviation civile internationale et Irak :	
Accord de base relatif à la fourniture d'une assistance technique. Signé à Montréal, le 18 septembre 1951	219
N° 1476. Organisation des Nations Unies et États-Unis d'Amérique :	
Accord postal. Signé à New-York, le 28 mars 1951	231
N° 1477. Israël :	
Déclaration reconnaissant comme obligatoire la juridiction de la Cour inter- nationale de Justice, conformément à l'Article 36, paragraphe 2, du Statut de la Cour internationale de Justice. Hakiryá, 4 septembre 1950	239
N° 1478. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Cuba :	
Accord commercial. Signé à Londres, le 10 août 1951	
Échange de lettres constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Londres, 1 ^{er} septembre 1951	243
N° 1479. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et France :	
Accord monétaire (avec annexe). Signé à Londres, le 20 août 1951	263
N° 1480. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Commandant suprême des Puissances alliées au Japon agissant pour le Japon occupé :	
Accord relatif aux paiements en livres sterling (avec échange de notes). Signé à Tokyo, le 31 août 1951	273

	<i>Page</i>
No. 1481. Netherlands and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Canada, Australia, New Zealand, Union of South Africa, India and Pakistan :	
Agreement relative to the graves of members of the armed forces of the British Commonwealth in Netherlands territories. Signed at The Hague, on 10 July 1951	287
No. 1482. Belgium and Australia :	
Exchange of notes constituting an agreement concerning visas. Canberra, 25 July 1951	303
ANNEX A. <i>Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</i>	
No. 69. Agreement between His Majesty's Government in the United Kingdom and the Government of the Turkish Republic for air services between the United Kingdom and Turkey. Signed at Ankara, on 12 February 1946 :	
Exchange of notes constituting an agreement amending schedule 11 of the annex to the above-mentioned Agreement. Ankara, 17 May 1951	310
No. 995. Payments Agreement between the Governments of the United Kingdom and of the Republic of Chile. Signed at Santiago, on 24 June 1948 :	
Exchange of notes constituting an agreement extending the above-mentioned Agreement. Santiago, 18 and 23 June 1951	316
No. 1264. Declaration on the construction of main international traffic arteries. Signed at Geneva, on 16 September 1950 :	
Additions and modifications to annex I	321
No. 1405. North Atlantic Ocean Weather Stations Agreement. Signed at London, on 12 May 1949 :	
Acceptances by Denmark and Belgium	322

	<i>Pages</i>
N° 1481. Pays-Bas et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Canada, Australie, Nouvelle-Zélande, Union Sud-Africaine, Inde et Pakistan :	
Accord sur les sépultures des membres des forces armées du Commonwealth britannique en territoire néerlandais. Signé à La Haye, le 10 juillet 1951	287
N° 1482. Belgique et Australie :	
Échange de notes constituant un accord relatif aux visas. Canberra, 25 juillet 1951	303
 ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies	
N° 69. Accord entre le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni et le Gouvernement de la République turque relatif aux services de transports aériens entre le Royaume-Uni et la Turquie. Signé à Ankara, le 12 février 1946 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau II de l'annexe à l'Accord susmentionné. Ankara, 17 mai 1951	311
N° 995. Accord de paiement entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement de la République du Chili. Signé à Santiago, le 24 juin 1948 :	
Échange de notes constituant un accord prorogeant l'Accord susmentionné. Santiago, 18 et 23 juin 1951	319
N° 1264. Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international. Signée à Genève, le 16 septembre 1950 :	
Adjonctions et modifications à l'annexe I	321
N° 1405. Accord sur les stations météorologiques flottantes de l'Atlantique du Nord. Signé à Londres, le 12 mai 1949 :	
Acceptations par le Danemark et la Belgique	322

N O T E

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.

N O T E

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

I

Treaties and international agreements

registered

from 23 October 1951 to 31 October 1951

Nos. 1465 to 1482

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 23 octobre 1951 au 31 octobre 1951

N^{os} 1465 à 1482

No. 1465

**SWEDEN
and
AUSTRIA**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna,
on 2 December 1949**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

**SUÈDE
et
AUTRICHE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé
à Vienne, le 2 décembre 1949**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

No. 1465. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF SWEDEN AND THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT. SIGNED AT VIENNA, ON 2 DECEMBER 1949

The Governments of Sweden and Austria, desiring to stimulate civil air transportation between Sweden and Austria, hereby conclude the following Agreement, covering the scheduled airline services between their respective territories, which shall be governed by the following provisions :

Article I

Each contracting party grants to the other contracting party the rights specified in the Annex to this Agreement for the purpose of establishment of the air services therein referred to (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 II

(a) Each of the agreed services may be put into operation as soon as the contracting party to whom the rights specified in the annex have been granted has designated an airline or airlines to operate the specified routes, and the contracting party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned (which, subject to the provisions of paragraph (b) of this article and of Article VI, it shall do without undue delay).

(b) The airline or airlines designated by one of the contracting parties may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the other contracting party that they are qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operations of commercial airlines.

Article III

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.

¹ Came into force on 15 January 1950, the date determined through an exchange of notes, in accordance with article XI.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 1465. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA SUÈDE ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A VIENNE, LE 2 DÉCEMBRE 1949

Le Gouvernement suédois et le Gouvernement autrichien, désireux de développer les transports aériens civils entre la Suède et l'Autriche, ont conclu l'Accord ci-après relatif aux services de transports aériens réguliers entre leurs territoires respectifs. Ces services seront régis par les dispositions suivantes :

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe du présent Accord en vue d'établir les services aériens mentionnés 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 II

a) Chacun des services convenus pourra être mis en exploitation dès que la Partie Contractante à laquelle les droits énoncés dans l'annexe sont accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les routes indiquées, et que la Partie contractante qui accorde les droits aura donné la permission d'exploitation voulue à l'entreprise et aux entreprises intéressées (ce qu'elle devra faire dans un délai raisonnable, sous réserve des dispositions du paragraphe *b* du présent article et de l'article VI).

b) L'entreprise ou les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes pourront être tenues de fournir aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie contractante la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des entreprises commerciales de transports aériens.

Article III

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

a) Chacune des Parties contractantes pourra imposer, ou permettre que soient imposées, des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des

¹ Entré en vigueur le 15 janvier 1950, date fixée par un échange de notes, conformément à l'article XI.

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 routes and 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 supply be used or consumed by such aircraft on flight in that territory.
- (d) Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other contracting party. These goods, which are to be re-exported, shall be kept until re-exportation under customs supervision.

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 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 V

(a) The laws and regulations of a 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.

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, bénéficieront de la part de la première Partie contractante, 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 à d'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 routes et services définis dans l'annexe seront, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante, exempts de droits de douane, frais d'inspection et autres droits similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.
- d) Les marchandises ainsi exemptées ne pourront être déchargées qu'avec l'assentiment des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Elles devront être réexportées et gardées, jusqu'à réexportation, sous le contrôle 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 services définis dans l'annexe. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article V

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 régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant 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 pendant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

(b) The laws and regulations of a contracting party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew and 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 the designated airline or airlines of the other contracting party while within the territory of the former party.

Article VI

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 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, or in case of failure of such an airline to comply with the laws as described in Article V hereof or to perform its obligations under this Agreement.

Article VII

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization set up by the Convention on International Civil Aviation.¹

Article VIII

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

Article IX

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

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.

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 de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, pendant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie.

Article VI

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 du présent Accord, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ressortissants de cette Partie, ou lorsque l'entreprise ne se conformera pas aux lois et règlements définis à l'article V ci-dessus, ou si elle ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

Article VII

Le présent Accord et toutes les conventions y relatives seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention relative à l'aviation civile internationale¹.

Article VIII

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une ou plusieurs dispositions de l'annexe du présent Accord, la modification envisagée pourra intervenir par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

Article IX

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

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 X

This Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt by one contracting party from the other contracting party of notice to terminate, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization. In the absence of acknowledgement of receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after receipt of the notice by the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article XI

The coming into force of this Agreement will be determined through an exchange of notes.

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

DONE this 2nd day of December 1949 in duplicate at Vienna in the English language.

For the
Royal Swedish Government :
(Signed) G. HEDENGREN

For the
Austrian Federal Government :
(Signed) GRUBER

ANNEX

Section I

It is agreed between the contracting parties :

A. That the designated airlines of the two contracting parties operating on the routes described in this Annex shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of the said routes.

B. That the air transport capacity offered by the designated airlines of both countries shall bear a close relationship to traffic requirements.

C. That in the operation of common sections of trunk routes, described in the present Annex, the designated airlines of the contracting parties shall take into account their reciprocal interests so as not to affect unduly their respective services.

D. That the services provided by a designated airline under this Agreement and its Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic.

Article X

Le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura reçu de l'autre Partie contractante une notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. La notification devra être communiquée simultanément au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. En l'absence d'accusé de réception, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XI

La date d'entrée en vigueur du présent Accord sera fixée par voie d'échange de notes.

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

FAIT à Vienne, en double exemplaire, le 2 décembre 1949, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement royal
de Suède :
(Signé) G. HEDENGREN

Pour le Gouvernement fédéral
d'Autriche :
(Signé) GRUBER

ANNEXE

Section I

Les Parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

A. Les entreprises de transports aériens désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services sur les routes indiquées dans la présente annexe.

B. La capacité de transport aérien offerte par les entreprises désignées par les deux pays devra être adaptée de près aux besoins du trafic.

C. En exploitant des sections communes de services long-courriers indiqués dans la présente annexe, les entreprises désignées par les Parties contractantes tiendront compte de leurs intérêts mutuels, afin que leurs services respectifs ne soient pas indûment affectés.

D. Les services assurés par une entreprise désignée en vertu du présent Accord et de son annexe auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont ladite entreprise est ressortissante et le pays de dernière destination du trafic.

E. That the right to embark and to disembark at points in the territory of the other country international traffic destined for or coming from third countries at a point or points specified in this Annex, shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Governments subscribe and shall be subject to the general principle that 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 operation; and
3. To the traffic requirements of the area through which the designated airline passes after taking account of local and regional services.

F. That the appropriate aeronautical authorities of each of the contracting parties will consult from time to time, or at the request of one of the parties, to determine the extent to which the principles set forth in paragraphs A to E inclusive of this section, are being followed by the airlines designated by the contracting parties. When these authorities agree on further measures necessary to give these principles practical application, the executive authorities of each of the contracting parties will use their best efforts under the powers available to them to put such measures into effect.

Section II

1. Airlines designated by the Government of Sweden are accorded rights of transit and non-traffic stops as well as the right to pick up and set down international traffic of passengers, mail and cargo at places in Austrian territory open to international air traffic on the following routes in both directions :

Points in Sweden, via intermediate points, if desired, to points in Austria and points beyond, if desired.

2. Airlines designated by the Government of Austria are accorded rights of transit and non-traffic stops as well as the right to pick up and set down international traffic of passengers, mail and cargo at places in Swedish territory open to international air traffic on the following routes in both directions :

Points in Austria, via intermediate points, if desired, to points in Sweden and points beyond, if desired.

E. Le droit de charger et de décharger, en trafic international, en un ou plusieurs des points du territoire de l'autre pays, indiqués dans la présente annexe, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les deux Gouvernements et sera soumis au principe général selon lequel la capacité doit être en rapport avec :

1. Les exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
2. Les exigences de l'exploitation des services long-courriers; et
3. Les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise désignée, compte dûment tenu des services locaux et régionaux.

F. Les autorités aéronautiques compétentes de chacune des Parties contractantes se consulteront périodiquement, ou à la demande de l'une d'elles, afin de déterminer dans quelle mesure les entreprises désignées par les Parties se conforment aux principes énoncés aux paragraphes A à E inclus de la présente section. Lorsque ces autorités conviendront de nouvelles mesures nécessaires pour assurer l'application desdits principes, les autorités exécutives de chacune des Parties contractantes s'efforceront de donner effet à ces mesures en utilisant les pouvoirs dont elles sont investies.

Section II

1. Les entreprises désignées par le Gouvernement suédois bénéficieront, dans les deux sens, du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux points du territoire autrichien ouverts au trafic aérien international, sur les routes suivantes :

De points situés en Suède, via des points intermédiaires facultatifs, à destination de points situés en Autriche et de points facultatifs au-delà.

2. Les entreprises désignées par le Gouvernement autrichien bénéficieront dans les deux sens du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux points du territoire suédois ouverts au trafic aérien international, sur les routes suivantes :

De points situés en Autriche, via des points intermédiaires facultatifs, à destination de points situés en Suède et de points facultatifs au-delà.

No. 1466

**EGYPT
and
SWEDEN**

**Agreement for the establishment of scheduled air services
between and beyond their respective territories (with
annex and exchange of notes). Signed at Cairo, on
12 December 1949**

Official texts: Arabic, English and Swedish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

**ÉGYPTE
et
SUÈDE**

**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
12 décembre 1949**

Textes officiels arabe, anglais et suédois.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

No. 1466. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF SWEDEN AND THE GOVERNMENT OF EGYPT FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT CAIRO, ON 12 DECEMBER 1949

The Government of Sweden and the Government of Egypt hereinafter described as the contracting parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation² opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944 (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 all or in part, immediately or at a later date, at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

¹ Came into force on 1 April 1951, by notification of the ratification given to the Government of Sweden 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.

[SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS]

No. 1466. ÖVERENSKOMMELSE MELLAN SVERIGES OCH
EGYPTENS REGERINGAR RÖRANDE REGELBUNDEN
LUFFTRAFIK MELLAN OCH BORTOM DE BÅDA
LÄNDERNAS RESPEKTIVE TERRITORIER

Sveriges och Egyptens regeringar, här nedan kallade de avtalsslutande parterna,

vilka anslutit sig till Konventionen angående Internationell Civil Luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, (här nedan kallad konventionen),

vilka anse det önskvärt att på ett tillförlitligt och ändamålsenligt sätt ordna de internationella flygförbindelserna och att i största möjliga utsträckning befordra utvecklingen av det internationella samarbetet på detta område,

vilka ävenledes anse det önskvärt att främja internationell lufttrafik till lägsta taxor med hänsyn till sunda ekonomiska principer såsom ett medel att befordra vänskapliga förbindelser och en god anda mellan folken och försäkra sig om detta transportmedels många indirekta fördelar för de båda ländernas gemensamma bästa,

och vilka önska avsluta en överenskommelse i syfte att upprätta yrkesmässig regelbunden lufttrafik mellan och bortom sina respektive territorier

hava för detta ändamål utsett undertecknade ombud, vilka därtill vederbörligen befullmäktigade av sina respektive regeringar, överenskommit om följande :

Artikel I

1. Envar av de avtalsslutande parterna beviljar den andra parten rättighet att bedriva den lufttrafik, som angivits i bilagan till denna överenskommelse (här nedan kallad "överenskommen lufttrafik") på de flygsträckor, som angivits i nämnda bilaga (här nedan kallade "överenskomna flygsträckor").

2. I enlighet med bestämmelserna i förevarande överenskommelse må dylik trafik helt eller delvis påbörjas omedelbart eller vid en senare tidpunkt efter gottfinnande av den avtalsslutande part som beviljats rättigheterna.

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 fulfill 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 28 days from the date of said notification.

Artikel II

1. Envar av de avtalsslutande parterna skall genom skriftligt meddelande till den andra avtalsslutande parten utse ett eller flera lufttrafikföretag, som skola vara behöriga att i kraft av förevarande överenskommelse utöva den överenskomna lufttrafiken.
2. Då meddelandet om utseende av lufttrafikföretag erhållits skall den andra avtalsslutande parten i enlighet med föreskrifterna i punkt 3 i denna artikel samt Artikel III i denna överenskommelse utan onödigt dröjsmål lämna de utsedda lufttrafikföretagen vederbörligt trafikillstånd.
3. Vardera partens luftfartsmyndighet kan innan den beviljar rättigheterna till ett av den andra avtalsslutande parten utsett lufttrafikföretag ålägga lufttrafikföretaget att styrka sig ha uppfyllt de villkor, som föreskrivas i de lagar och bestämmelser som den regelmässigt tillämpar beträffande utövandet av yrkesmässig regelbunden lufttrafik, förutsatt att sådana lagar och bestämmelser icke strida mot föreskrifterna i konventionen eller förevarande överenskommelse.
4. Vid vilken tidpunkt som helst efter det bestämmelserna i denna artikels punkter 1 och 2 ha uppfyllts, må ett sålunda utsett och vederbörligen godkänt lufttrafikföretag påbörja den överenskomna lufttrafiken.

Artikel III

1. Envar av de avtalsslutande parterna skall ha rätt att vägra att godkänna utseendet av ett lufttrafikföretag samt att förvägra eller återkalla de rättigheter, som angivits i Artikel V i förevarande överenskommelse eller att ålägga sådana villkor, som den må anse nödvändiga för ett lufttrafikföretags utövande av dessa rättigheter, därest den icke finner det tillfredsställande styrkt att en väsentlig del av äganderätten till och den verkliga kontrollen över lufttrafikföretaget innehaves av den avtalsslutande part, som utsett lufttrafikföretaget, eller dess medborgare.
2. Envar av de avtalsslutande parterna skall ha rätt att temporärt förbjuda ett lufttrafikföretag att utöva de rättigheter, som angivits i Artikel V i förevarande överenskommelse eller att ålägga sådana villkor, som den må anse nödvändiga för lufttrafikföretagets utövande av dessa rättigheter, därest nämnda lufttrafikföretag underlåter att ställa sig till efterrättelse den avtalsslutande partens lagar och bestämmelser eller i övrigt underlåter att utöva rättigheterna i överensstämmelse med villkoren i förevarande överenskommelse. Sådan ensidig åtgärd skall emellertid icke företagas förrän den andra avtalsslutande parten under rättats om dylik avsikt, och samråd mellan de båda avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter icke lett till ömsesidig överenskommelse inom 28 dagar från dagen för denna underrättelse.

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. 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.
3. Both contracting parties being parties of the International Air Services Transit Agreement,¹ and as long as they remain parties to that agreement, recognize that in virtue of the said agreement they grant each other the right :
 - (a) to fly across their territories without landing.
 - (b) to land in their territories for non-traffic purposes.

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

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 84, p. 389.

Artikel IV

1. Avtalsslutande parts lagar och bestämmelser, i synnerhet sådana vilka avse ankomst till och avfärd från samt färd över dess territorium av luftfartyg i internationell lufttrafik, skola äga tillämpning på luftfartyg, som tillhöra lufttrafikföretag utsedda av den andra avtalsslutande parten.

2. Avtalsslutande parts lagar och bestämmelser, i synnerhet sådana avseende ankomst till eller avfärd från dess territorium av passagerare, besättning och gods å luftfartyg (såsom bestämmelser angående in- och utresa, immigration, pass, tull, karantän och valuta) skola vara tillämpliga i vad avser passagerare, besättning och gods å luftfartyg tillhörande lufttrafikföretag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten under uppehåll på den först nämnda partens territorium.

Artikel V

1. Vid bedrivandet av den överenskomna lufttrafiken beviljar envar avtalsslutande part den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag rättighet att under iakttagande av bestämmelser i artiklarna VI och VII å sitt territorium i internationell trafik avlämna och taga ombord passagerare, gods och post till eller från den andra avtalsslutande parten eller ett tredje land.

2. Punkt 1 i denna artikel skall icke innebära att lufttrafikföretag, som utsetts av en av de avtalsslutande parterna, beviljas rättighet att på den andra avtalsslutande partens territorium taga ombord passagerare, post och gods, som transporteras mot ersättning eller hyra, destinerade till en annan plats i samma avtalsslutande parts territorium, oberoende av denna trafiks ursprungsort eller slutliga destination.

3. Båda avtalsslutande parterna, vilka äro anslutna till Transitöverenskommelsen angående Internationella Luftfartslinjer, erkänna, att, så länge de förbliva anslutna till denna överenskommelse, de medgiva varandra i kraft av nämnda överenskommelse, rättighet att

- a) överflyga deras respektive territorier utan mellanlandning;
- b) företaga landningar för andra än trafikändamål på deras respektive territorier.

Artikel VI

1. Envar av de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag skall äga rättvisa och lika möjligheter att bedriva trafik på de överenskomna flygsträckorna mellan respektive parters territorier.

2. Den lufttrafik, som upprätthålles av envar avtalsslutande parts utsedda lufttrafikföretag, skall ha till huvudsakligt ändamål att vid normala lastmöjlig-

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 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 should not

heter, erbjuda en trafikkapacitet, som motsvarar det normalt förutsedda behovet av trafik mellan det land, som utsett lufttrafikföretaget, och de länder, där trafikens slutpunkter äro belägna.

3. Den sammanlagda trafikkapacitet, som erbjudes av de båda avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag vid bedrivandet av den överenskomna lufttrafiken, skall nära ansluta sig till trafikbehovet.

Artikel VII

Vid bedrivandet av den överenskomna lufttrafiken skola de rättigheter, som medgivits lufttrafikföretag utsedda av endera avtalsslutande parten, icke utövas till förfång eller skada för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, som helt eller delvis trafikera samma sträcka.

Artikel VIII

Drivmedel och smörjolja, som av lufttrafikföretag utsedda av den ena avtalsslutande parten eller för dylikt företags räkning införas till den andra avtalsslutande partens territorium eller tagas ombord å luftfartyg i detta land, och som förblir ombord vid avfärd från den sista flygplatsen på den första avtalsslutande partens territorium, skall, under iakttagande av vad i andra hänseenden kan vara föreskrivet i den första avtalsslutande partens tullbestämmelser, vara befriade från tull- och inspektionsavgifter eller liknande pålagor eller avgifter, som åläggas på den första partens territorium.

Denna behandling skall ske utöver vad som föreskrives i konventionens artikel 24.

Artikel IX

1. Avtalsslutande part skall ålägga sina utsedda lufttrafikföretag att så långt i förväg som möjligt tillhandahålla den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter avskrifter av tidtabeller, taxor samt alla andra ifrågakommande informationer av liknande slag angående trafiken på de angivna flyglinjerna liksom samtliga ändringar i desamma.

2. Avtalsslutande part skall ålägga sina utsedda lufttrafikföretag att tillhandahålla den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter statistik angående sin trafik till, från eller över den andra avtalsslutande partens territorium. Denna statistik skall utvisa trafikens ursprung och bestämmelseort.

Artikel X

När av driftsekonomiska skäl i samband med vidare befordran av genomgående trafik luftfartyg av olika trafikkapacitet användas av en avtalsslutande parts utsedda lufttrafikföretag på olika delar av en överenskommen flygsträcka och ombytet av luftfartyg äger rum på den andra avtalsslutande partens terri-

be inconsistent with the provisions of the 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.

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.

torium, skola icke sådana ombyten vara oförenliga med trafikkapacitets- och transportbestämmelserna i denna överenskommelse. Under sådana förhållanden skall det andra luftfartyget beräknas ombesörja trafik i anslutning till det första luftfartyget och skall invänta dess ankomst, utom i de fall då operativa hänsyn omöjliggör detta.

Artikel XI

1. Taxorna skola vara skäliga med vederbörlig hänsyn tagen till samtliga inverkan omständigheter såsom driftsekonomi, skälig vinst, arten av lämnade tjänster (såsom skillnad i flyghastighet och bekvämlighet) samt de taxor som tillämpas av andra lufttrafikföretag som bedriva regelbunden trafik på ifrågavarande sträcka eller del därav.
2. De taxor som skola tillämpas av ett lufttrafikföretag utsett enligt denna överenskommelse beträffande trafiken på någon av de angivna flygsträckorna mellan de två avtalsslutande parternas territorier eller mellan ett tredje lands territorium och en av de avtalsslutande parternas territorium, skola fastställas antingen
 - a) i enlighet med de beslut om taxor, som må ha träffats av en lufttrafikorganisation till vilken de utsedda lufttrafikföretagen enligt denna överenskommelse äro anslutna och för detta ändamål godkänts av de båda avtalsslutande parterna, eller
 - b) genom överenskommelse mellan de lufttrafikföretag, som utsetts av de båda avtalsslutande parterna att upprätthålla den överenskomna trafiken, därest dessa lufttrafikföretag icke äro anslutna till nämnda lufttrafikorganisation eller därest icke något beslut i enlighet med punkt 2 a) ovan har fattats; dock att, om en av de avtalsslutande parterna icke har utsett ett lufttrafikföretag för någon av de angivna flygsträckorna, och taxor för denna flygsträcka icke ha fastställts i enlighet med punkt 2 a) ovan, lufttrafikföretag utsedda av den andra avtalsslutande parten att upprätthålla trafik på denna sträcka må fastställa ifrågavarande taxor.
3. Sålunda överenskomna taxor skola för godkännande underställas de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter och skola träda i kraft 30 dagar efter det de underställts nämnda luftfartsmyndigheter, såvida icke en av luftfartsmyndigheterna har förklarat sig icke kunna godkänna desamma.
4. Därest taxor icke fastställas i enlighet med punkt 2 ovan eller därest någon avtalsslutande parts luftfartsmyndighet icke godkänner de sålunda fastställda taxorna, skola de avtalsslutande parterna inbördes söka nå överenskommelse härom och skola vidtaga alla nödvändiga åtgärder för att ge verkställighet åt en sådan överenskommelse. Kunnat de avtalsslutande parterna icke nå överensstämmelse skall tvisten lösas i enlighet med artikel XVI. I avvaktan på tvistens lösning genom överenskommelser eller intill dess beslut fattats enligt artikel XVI, skola de taxor som redan fastställts eller, om inga taxor fastställts, skäliga sådana tillämpas av ifrågavarande lufttrafikföretag.

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 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

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 channel.

Article XVI

Without prejudice to Article XVII of this Agreement :

- I. If any dispute arises between the contracting parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the contracting parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation between themselves.
2. If the contracting parties fail to reach a settlement by negotiation, within ninety days;
 - (a) They may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or
 - (b) If they do not agree or, if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition within thirty days, either contracting party may submit the dispute for decision to the Council of the International Civil Aviation Organization.

Artikel XII

Denna överenskommelse skall registreras hos Rådet i den Internationella Civila Luftfartsorganisationen, upprättad genom Konventionen.

Artikel XIII

I en anda av samförstånd skola de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter rådgöra med varandra på begäran av endera luftfartsmyndigheten i avsikt att säkerställa iakttagandet av de i denna överenskommelse fastställda principerna och tillämpandet av dess bestämmelser, och skola utbyta de upplysningar, som äro nödvändiga för detta ändamål.

Artikel XIV

Därest en av de båda avtalsslutande parterna biträdd allmän multilateral luftfartskonvention beträffande trafikrättigheter vid regelbunden internationell lufttrafik träder i kraft, skola i förevarande överenskommelse sådana ändringar vidtagas, att överensstämmelse uppnås med bestämmelserna i nämnda konvention.

Artikel XV

Därest endera av de avtalsslutande parterna önskar vidtaga förändringar i bilagan till förevarande överenskommelse, må den begära överläggningar mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter. Sådana överläggningar skola börja inom 60 dagar från den dag de begärdes. Ändringar som överenskommit av luftfartsmyndigheterna skola träda i kraft sedan de bekräftats genom utväxling av diplomatiska noter.

Artikel XVI

Utan hinder av vad i denna överenskommelses XVII artikel stadgas :

1. Därest tvist uppstår mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av förevarande överenskommelse skola de avtalsslutande parterna i första hand söka bilägga tvisten genom inbördes förhandlingar.
2. Därest de avtalsslutande parterna icke lyckas genom förhandlingar uppnå enighet inom 90 dagar
 - a) må de överenskomma att hänskjuta tvisten för avgörande till en av dem i samråd tillsatt skiljedomstol eller till annan person eller annat organ, eller
 - b) om de icke enas därom, eller efter överenskommelse att hänskjuta tvisten till en skiljedomstol icke kunna enas om skiljedomstolens sammansättning inom 30 dagar, äger endera avtalsslutande parten hänskjuta tvisten för beslut till den Internationella Civila Luftfartsorganisationens råd.

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 Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of 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, and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director or similar functions, and, in the case of Sweden, the Royal Board of Civil Aviation, Stockholm, and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said authority 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 Swedish Government of their ratification of this Agreement.

3. De avtalsslutande parterna förbinda sig att efterkomma varje beslut, som meddelats i enlighet med denna artikels punkt 2.
4. Därest och så länge någondera avtalsslutande parten eller av den utsett lufttrafikföretag underlåter att ställa sig till efterrättelse det beslut, som meddelats enligt denna artikels punkt 2, äger den andra avtalsslutande parten begränsa, förvägra eller återkalla varje i enlighet med denna överenskommelse beviljad rättighet åt den felande parten, dess utsedda lufttrafikföretag eller det felande lufttrafikföretaget.

Artikel XVII

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

Artikel XVIII

1. I denna överenskommelse betyder uttrycket "luftfartsmyndigheter" för Sveriges vidkommande Kungl. Luftfartsstyrelsen, Stockholm, och för egyptiska regeringens vidkommande The Director General of Civil Aviation eller i båda fallen varje person eller organ som må bemyndigas övertaga de funktioner, som för närvarande utövas av dem.
2. Uttrycket "utsett lufttrafikföretag" betyder det lufttrafikföretag, vilket endera avtalsslutande partens luftfartsmyndighet skriftligen har meddelat den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndighet att den utsett för bedrivande av den överenskomna lufttrafiken.
3. Bilagan till denna överenskommelse skall anses såsom en del av överenskommelsen, och alla hänvisningar till överenskommelsen skola innebära hänvisningar till bilagan, utom när på annat sätt uttryckligen föreskrivits.

Artikel XIX

Denna överenskommelse skall träda i kraft så snart Egyptens regering underrättat Sveriges regering att den ratificerat överenskommelsen.

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 12th day of December 1949, in the Arabic, Swedish and English languages, each of which shall be of equal authenticity.

For the Royal Government
of Sweden :
(Signed) W. BAGGE

For the Royal Government
of Egypt :
(Signed) HUSSEIN SIRRY PACHA

A N N E X

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 Swedish territory at the points specified in this paragraph :

(a) Routes terminating in Swedish territory :

Cairo-Rome-Milan-Zurich-Frankfurt-Amsterdam-Copenhagen-Stockholm.

(b) Routes traversing Swedish territory :

To be determined at a later date.

2. The airlines designated by the Government of Sweden 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 :

Stockholm-Copenhagen-Amsterdam and/or Frankfurt and/or Munich-Geneva and/or Zurich-Milan and/or Rome and/or Athens-Cairo.

(b) Routes traversing Egyptian territory :

1. Stockholm-Copenhagen-Amsterdam-Zurich-Rome-Athens-Cairo-Khartoum-Nairobi-Johannesburg and/or Capetown;

2. Stockholm-Copenhagen-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.

W. B.

H. P.

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

SOM SKEDDE i Kairo den 12 december 1949 i dubbla exemplar på svenska, arabiska och engelska språken, vilka tre texter skola äga lika vitsord.

För Kungl. Svenska Regeringen :
(u) W. BAGGE

För Kungl. Egyptiska Regeringen :
(u) HUSSEIN SIRRY PACHA

B I L A G A

A

1. Av Sveriges regering utsedda lufttrafikföretag skola äga rätt att bedriva trafik i båda riktningarna på var och en av de angivna sträckorna samt att företaga kommersiella landningar i Egypten på de platser, som angivas i denna paragraf :

a) Flyglinjer med slutpunkter inom egyptiskt territorium :

Stockholm-Köpenhamn-Amsterdam och/eller Frankfurt och/eller München-Genève och/eller Zürich-Milano och/eller Rom och/eller Athén-Kairo.

b) Flyglinjer med slutpunkter bortom egyptiskt territorium :

1) Stockholm - Köpenhamn - Amsterdam - Zürich - Rom - Athén - Kairo - Khartoum - Nairobi - Johannesburg och/eller Kapstaden.

2) Stockholm - Köpenhamn - Frankfurt - Genève - Rom - Kairo - Karachi - Calcutta - Bangkok.

2. Av Egyptens regering utsedda lufttrafikföretag skola äga rätt att bedriva trafik i båda riktningarna på var och en av de angivna sträckorna samt att företaga kommersiella landningar inom svenskt territorium på platser som angivas i denna paragraf :

a) Flyglinjer med slutpunkter inom svenskt territorium :

Kairo-Rom-Milano-Zürich-Frankfurt-Amsterdam-Köpenhamn-Stockholm.

b) Flyglinjer med slutpunkter bortom svenskt territorium :

Det beslutas vid en senare tidpunkt.

B

Därest endera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag icke handhaver sin trafik inom den andra avtalsslutande partens territorium genom sin egen organisation eller egen personal, skola nämnda lufttrafikföretag ha rättighet att efter eget val anförtra dylika uppgifter åt en organisation godkänd av den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndighet och om möjligt av dennas nationalitet.

W. B.

H. P.

خطابات متبادلة متعلقة
بالاتفاق المصري السويدي للنقل الجوي

١ - خطاب الطرف السويدي

ايما الى اتفاق النقل الجوي الذي تم توقيعه بين الحكومة المصرية والحكومة السويدية أشرف
بالافادة ان الحكومة السويدية قد عينت مؤسسة "AB Aerotransport (ABA)" لغرض تشغيل
الخطوط الميمنة في ملحق الاتفاق تطبيقا للفقرة (أ) من المادة الثانية من هذا الاتفاق .

وبهذه المناسبة وبلاشارة الى الاتفاقيين الموقعين بين الحكومة المصرية من جهة وكل من
حكومتى الدانمارك والنرويج من جهة اخرى أشرف نيابة عن حكومتي بتأكيد المبادئ التالية
التي تم التفاهم عليها اثناء المفاوضات التي ادت الى توقيع الاتفاق المذكور .

١ - يجوز لمؤسسة "AB Aerotransport (ABA)" مشتركة مع

مؤسسة "Det Danske Luftfartselskab (DDL)" الدانماركية

ومؤسسة "Det Norske Luftfartselskap (DNL)" النرويجية

تحت اسم "Scandinavian Airlines System (SAS)" تشغيل الخطوط الميمنة

في ملحق الاتفاق بطائرات وأطقم طائرات ومعدات تابعة لاحدى المؤسستين الاخرتين اولكليتهما .

وطالما استمر هذا النظام قائما اقتصر حق مؤسسة "AB Aerotransport (ABA)" علي ان

تقوم بتشغيل الخطوط الجوية الميمنة بصفتها طرف مشترك في :

"Scandinavian Airlines System (SAS)"

٢ - في حالة استعمال مؤسسة "AB Aerotransport (ABA)" طائرات وأطقم طائرات ومعدات

تابعة للمؤسسات الاخرى المشتركة معها في "Scandinavian Airlines System (SAS)"

تسري احكام الاتفاق كما لو كانت تابعة لمؤسسة "AB Aerotransport (ABA)" وتحمل

السلطات السويدية المختصة ومؤسسة "AB Aerotransport (ABA)" كافة المسؤوليات التي

يقضي بها الاتفاق .

٢ - خطاب الطرف المصري

أشرف بالافادة اني تسلمت خطابكم بتاريخ اليوم الوارد نهه فيما يلي :

[See note I — Voir note I]

الملحق

(أ)

١ - يرحص للمؤسسات التي تعيها الحكومة المصرية لتشغيل خطوط حوية على الطريق الحوية المينة فيما يلي ذهابا وايابا وكذلك الهبوط في السويد لاعراض تجارية في النقط الموضحة في هذه الفقرة :-

- أ - الطرق التي تنتهي في الاراضي السويدية .
القاهرة - روما - ميلان - زيورخ - فرانكفورت - امستردام - كوبنهاجن - ستوكهولم
ب - الطرق التي تعبر الاراضي السويدية .
تحدد فيما بعد .

٢ - يرخص للمؤسسات التي تعيها الحكومة السويدية لتشغيل خطوط جوية على الطرق الحوية المينة فيما يلي ذهابا وايابا وكذلك الهبوط في مصر لاعراض تجارية في النقط الموضحة في هذه الفقرة :-

- أ - الطرق التي تنتهي في الاراضي المصرية .
ستوكهولم - كوبنهاجن - امستردام و/ او فرانكفورت و/ او ميونخ - جنيف
و/ او زيورخ - ميلان و/ او روما و/ او اثينا - القاهرة .
ب - الطرق التي تعبر الاراضي المصرية .
(١) استوكهولم - كوبنهاجن - امستردام - زيورخ - روما - اثينا - القاهرة - الخرطوم - نابروبي - حوهانسبرج و/ او كيب تاون .
(٢) ستوكهولم - كوبنهاجن - فرانكفورت - جنيف - روما - القاهرة - كراتشي - كلكتوتا - بانج جوك .

(ب)

اذا لم يكن للمؤسسات التي عينها احد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف الآخر مكاتب خاصة بها تؤدي بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات بشرط أن تكون مستمدة من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وتحمل - كلما امكن هده - جنسية تلك السلطات .

وينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور ١٢ شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاعلان
الا اذا كان الاعلان بالانتهاء قد سحب الاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة .
واذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسليمه الاعلان يعتبر انه قد تسلمه بعد مضي أربعة عشر يوما
من تاريخ تسلم 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 او بوظائف مماثلة لها . وبالنسبة للحكومة السويدية المجلس الملكي
للطيران المدني - استوكهلم - او اي شخص او هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية او
بوظائف مماثلة لها

٢ - يقصد بعبارة «الهيئات المعنية» شركات النقل الجوي التي تعينها سلطات الطيران التابعة
لاحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعنية والتي أخطرت عنها كناه
سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر .

٣ - 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

يبدأ العمل بهذا الاتفاق بمجرد ابلاغ الحكومة المصرية الحكومة السويدية بانتمام التصديق عليه .
اثباتا لتلك وقع المندوبان المفوضان بما لهما من سلطة مخولة من حكومتيهما على هذا
الاتفاق ووضعا عليه ختميهما .

حرو بالقاهرة
باللغات العربية والسويدية والانجليزية ولكل من هذه
النص من حجة واحدة .

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 لغرض اضمن اتباع وتنفيذ القواعد والشروط المنصوص بعضها في هذا الاتفاق كما يتبادلان المعلومات اللازمة لهذا الغرض .

المادة الرابعة عشرة

اذا اصبحت 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

اذا 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 يوما من تاريخ الطلب وما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات يبدأ العمل بها بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسي .

المادة السادسة عشرة

مع عدم الاخلال باحكام المادة السابعة عشر من هذا الاتفاق

- ١ - اذا نشأ اي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير او تطبيق هذا الاتفاق فعليهما لولا ان يجملا جهدهما للوصول الي فض هذا الخلاف عن طريق المفاوضات المباشرة بينهما .
- ٢ - واذا تعذر على الطرفين المتعاقدين الوصول الى حل الخلاف بالمفاوضات المباشرة خلال تسعين يوما .

أ يجوز للطرفين المتعاقدين احواله 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 يوما فلكل منهما ان يطلب الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني ان يفصل في موضوع الخلاف .

ب - واذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على التحكيم او اذا اتفقا على التحكيم ولم يتفقا على تبني الطرفان المتعاقدان تنفيذ القرارات التي تصدر وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة .

٤ - اذا لم يتفق احد الطرفين المتعاقدين او انة مؤسسة معينة الحكم الصادر طبقا للمفكرة الثانية من هذه المادة . فللطرف المتعاقدا الآخر ان يوقف او يولي الحقوق التي منحها بمقتضى هذا الاتفاق - للطرف المتعاقدا الآخر المقصر او للمؤسسات المختصة من قبل هذا الطرف .

المادة السابعة عشرة

لاي من الطرفين المتعاقدين ان يعلن للطرف الآخر برغبته في انتهاء هذا الاتفاق في اي وقت يشاء . على ان يبلغ هذا الاعلان في نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني

المادة العاشرة

عندما تدعو الحاجة الاقتصادية الى استعمال طائرات مختلفة الحمولة في المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعينة ويتم تغيير طائرة بأخرى في اقليم احد الطرفين المتعاقدين يجب ألا ينطوي هذا التغيير على اخلال بالاحكام الواردة في هذا الاتفاق بصدد النقل والحمولة . وفي هذه الاحوال يجب ان ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الاولى الا اذا حالت دون ذلك ضرورات فنية .

المادة الحادية عشرة

١ - تحدد اجور النقل على اساس معقول مع مراعاة جميع العوامل التي تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما في ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الاجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الاخرى التي تعميل 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 -

١ - وفقا لقرارات اي هيئة دولية لمؤسسات النقل الجوي تكون المؤسسات المعينة طبقا لهذا الاتفاق أعضاء بها وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

ب اذ 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 على احد الطرق المعينة ولم تحدد الاجور على هذا الطريق وفقا للفقرة (٢ أ) فان لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن 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 أعلنت 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 إحدى سلطات الطيران على الاجور التي حددت طبقا للفقرة ٢ المذكورة فملى 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 يحل هذا الخلاف اما بالمفاوضات المباشرة او حسيما يتقرر وفقا للمادة ١٦ من هذا الاتفاق . فان الاجور المعمول بها تظل سارية المفعول وعند عدم وجود أصل لهذه الاجور فيمكن للمؤسسات المعينة تقاضي اجور معقولة .

- المتعاقد الآخر الى نقطة اخرى في نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل او مقصده النهائي .
- ٣ - يقرر الطرفان المتعاقدان انه طالما كانا من اطراف الاتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة فان كلا منهما يعطي للآخر بمقتضى الاتفاق المذكور الحقين الآتيين : -
- أ - الطيران عبر اقليمه بدون هبوط .
- ب - الهبوط في اقليمه لاغراض غير تجارية .

المادة السادسة

- ١ - يجب ان تتاح فرص متكافئة وعادلة للمؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين في تشغيلها للطرق الجوية المعنية بين اقليميهما .
- ٢ - يجب ان يراعى ان الهدف الرئيسي لقيام المؤسسات المعنية بتشغيل خطوطها الجوية هو توفير حمولة بمعامل معقول تناسب مع حاجة النقل الحالية والممكن توقعها بطريقة مقبولة بين اقليم الدولة التابعة لها المؤسسات المعنية وبين الجهة التي ينتهي اليها هذا النقل .
- ٣ - يجب ان يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعنية لكل من الطرفين المتعاقدين ان تكون مجموع الحمولة التي تنقلها المؤسسات المعنية التابعة للطرفين المتعاقدين متناسبة تناسلا 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 الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوي او جزء منه .

المادة الثامنة

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المائلة التي يفرضها اي الطرفين المتعاقدين في داخل اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التي تدخل هذا الاقليم بمعرفة المؤسسات التي عينها الطرف المتعاقد الآخر او باسسه وكذلك التي تمنون بها الطائرات تلك المؤسسات في اقليمه والتي تبقى في الطائرة عند مغادرتها آخر مطار في ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا ذلك لاحكام التعليمات الجمركية المتبعة 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 الآخر مقدما وفي اقدر 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 بان تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالاحصاءات المتعلقة بحركة النقل الفعلي على خطوطها الجوية المعنية الي ومن وغير اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

- لتشغيل الخطوط الجوية المنتظمة على ألا تكون هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع احكام المعاهدة او احكام هذا الاتفاق .
- ٤ - يجوز للمؤسسات التي عينها احد الطرفين المتعاقدين واصدر لها الطرف الآخر 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 الآخر من مؤسسات النقل الجوي وكذلك في وقف او الغاء منح الحقوق المبينة في المادة الخامسة من هذا الاتفاق لاية مؤسسة معينة او في غرض 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 فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك في حالة عدم قيام المؤسسة المعينة باتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف الذي منح الحقوق او في حالة عدم اتباع المؤسسة لاحكام هذا الاتفاق .
- على انه لا يجوز لاي من الطرفين المتعاقدين استعمال حقه هذا الا بعد اخطار الطرف المتعاقد الآخر نيته في ذلك وبعد ان تفشل المشاورات المباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين في الوصول الى اتفاق خلال ثمانين وعشرين يوما من تاريخ الاخطار المذكور.

المادة الرابعة

- ١ - تسري القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص في ما يتعلق منها بدخول الطائرات التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية في اقليمه او مغادرتها له او المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات او ملاحقتها على طائرات مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر 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 ونظام العملة) على طائرات المؤسسات التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر في داخل اقليم الطرف المتعاقد الاول .

المادة الخامسة

- ١ - مع مراعاة احكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنع كل من الطرفين المتعاقدين للمؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط الجوية المعينة الحق في أخذ وارال ركاب وبضائع ويريد باقليمه سواء كانت قادمة من او قاصدة الى اقليم الطرف المتعاقد الآخر او اقليم اي بلد ثالث .
- ٢ - لا يخول الحق الممنوح للمؤسسات المعينة من احد الطرفين المتعاقدين - طبقا للفقرة الاولى من هذه المادة - الحق في نقل ركاب او بضائع او بريد بأجر من نقطة واقفة في اقليم الطرف

No. 1466. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاق بين الحكومة المصرية والحكومة السويدية

بشأن

تسيير خطوط جوية منظمة بين اقليميهما والى ما وراءهما

بما ان الحكومة المصرية والحكومة السويدية 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 انماء التعاون الدولي في هذا السبيل .

ورغبة في تنشيط النقل الجوي الدولي بأقل من الاجور التي تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة 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 وراءهما .

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين ادناه لهذا الغرض والذين وافقا — بناء على تفويض من حكومتيهما — على ما يأتي :

المادة الاولى

- ١ — يمنع كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق في تشغيل الخطوط الجوية الميينة في الملحق لهذا الاتفاق (وسيطلق عليها فيما يلي «الخطوط الجوية المعينة») وذلك على الطرق 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 بشرط مراعاة احكام هذه الاتفاقية .

المادة الثانية

- ١ — على كل من الطرفين المتعاقدين ان يخطر الطرف الآخر كتابة باسم مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة طبقا لهذا الاتفاق .
- ٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار ان يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون اي تأخير لا مبرر 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 عينها الطرف الآخر ان تطلب من تلك المؤسسات انبات انه يتوافر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التي تطبقها عادة هذه السلطات بالنسبة

EXCHANGE OF NOTES

I

The Plenipotentiary of the Swedish Government to the Plenipotentiary of the Egyptian Government

Sir,

I have the honour to refer to the Air Transport Agreement signed between the Government of Sweden and the Government of Egypt and to inform you that the Swedish Government, in accordance with article II (*a*) of the Agreement, designate AB Aerotransport (ABA) 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 Denmark¹ and Norway² respectively, I have the honour to confirm on behalf of my Government the following understanding reached in the course of the course of the negotiations which led to the signature of the Agreement :

1. AB Aerotransport (ABA)—co-operating with Det Danske Luftfartselskab (DDL) and Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) 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 co-operation scheme is pursued the AB Aerotransport (ABA) will operate the specified air routes only as a member of Scandinavian Airlines System (SAS).

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

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

(Signed) W. BAGGE

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 95, p. 197.

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 95, p. 157.

II

The Plenipotentiary of the Egyptian Government to the Plenipotentiary of the Swedish Government

Sir,

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter of today in the following terms :

[*See note I*]

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

(*Signed*) HUSSEIN SIRRY PACHA

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 1466. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉGYPTE ET LE GOUVERNEMENT DE LA SUÈDE RELATIF A L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELÀ. SIGNÉ AU CAIRE, LE 12 DÉCEMBRE 1949

Le Gouvernement de l'Égypte et le Gouvernement de la Suède, 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 de ce qui suit :

Article premier

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, en totalité ou en partie, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

¹ Entré en vigueur le 1^{er} avril 1951, date à laquelle la ratification de l'accord a été notifiée par le Gouvernement de l'Égypte au Gouvernement de la Suède, 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 désignées.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront, avant d'accorder la permission d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre partie contractante, exiger de 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 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 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 sont 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, 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 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 sur 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 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 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.

3. Les deux Parties contractantes étant également parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux¹, reconnaissent s'accorder mutuellement en vertu de cet instrument, et tant qu'elles y seront parties, le droit :

- a) De survoler leurs territoires sans atterrir;
- b) D'atterrir sur leurs territoires à des fins non commerciales.

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.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 84, p. 389.

2. Les services aériens assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toujours pour objectif essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui désigne 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 sur son territoire, tout en restant par ailleurs assujettis à ses règlements douaniers.

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 toute modification 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 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 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 une 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 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 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 de trafic des 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 XV

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les clauses de l'annexe du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; dans ce cas, 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 la 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. 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 tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne la Suède, du Conseil royal de l'aviation civile à Stockholm et de toute personne ou tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ladite autorité, ou des fonctions similaires.

2. L'expression « entreprises désignées » s'entend des entreprises de transports aériens 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 désignées par la première Partie contractante pour exploiter les services aériens indiqués.

3. L'annexe du présent Accord sera considérée comme faisant partie dudit Accord et toute mention de l'« Accord » visera également l'annexe, sauf lorsqu'il en sera disposé autrement de façon expresse.

Article XIX

Le présent Accord entrera en vigueur aussitôt que le Gouvernement égyptien aura notifié sa ratification au Gouvernement suédois.

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 12 décembre 1949, en langue arabe, en langue suédoise et en langue anglaise, les trois textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement royal
de Suède :
(Signé) W. BAGGE

Pour le Gouvernement royal
d'Égypte :
(Signé) 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, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées, et à faire des escales commerciales en territoire suédois aux points spécifiés ci-après :

- a) Routes ayant leur point terminus en territoire suédois :
Le Caire-Rome-Milan-Zurich-Francfort-Amsterdam-Copenhague-Stockholm.
- b) Routes traversant le territoire suédois :
A déterminer ultérieurement.

2. Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de la Suède seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées, et à faire des escales commerciales en Égypte aux points indiqués ci-après :

- a) Routes ayant leur point terminus en territoire égyptien :
Stockholm-Copenhague-Amsterdam et/ou Francfort et/ou Munich-Genève et/ou Zurich-Milan et/ou Rome et/ou Athènes-Le Caire.

b) Routes traversant le territoire égyptien :

1. Stockholm - Copenhague - Amsterdam - Zurich - Rome - Athènes - Le Caire - Khartoum - Nairobi - Johannesburg et/ou Le Cap;
2. Stockholm - Copenhague - 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.

(Paraphé) W. B.

(Paraphé) H. P.

ÉCHANGE DE NOTES

I

Le plénipotentiaire du Gouvernement suédois au plénipotentiaire du Gouvernement égyptien

Monsieur,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens conclu entre le Gouvernement de la Suède et le Gouvernement de l'Égypte, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement suédois, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article II dudit Accord, désigne la compagnie AB Aérotransport (ABA) pour exploiter les routes indiquées dans l'annexe de l'Accord.

A ce propos, et me référant aux accords analogues que le Gouvernement de l'Égypte a conclus avec le Gouvernement du Danemark¹ et le Gouvernement de la Norvège² 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 AB Aérotransport (ABA), qui opère en association avec les compagnies Det Danske Luftfartselskab (DDL) et Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), pourra utiliser, sur les routes spécifiées dans l'annexe

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 95, p. 197.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 95, p. 157.

de l'Accord, des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une des autres entreprises ou aux deux.

Aussi longtemps qu'existera cette association, la compagnie AB Aerotransport (ABA) exploitera les routes aériennes indiquées exclusivement en sa qualité de membre du Scandinavian Airlines System (SAS).

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

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

(Signé) W. BAGGE

II

Le plénipotentiaire du Gouvernement égyptien au plénipotentiaire du Gouvernement suédois

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) HUSSEIN SIRRY PACHA

No. 1467

**NETHERLANDS
and
SYRIA**

**Agreement relating to civil air services between their
respective territories (with annex). Signed at Da-
mascus, on 13 February 1950**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

**PAYS-BAS
et
SYRIE**

**Accord relatif aux services aériens civils entre leurs terri-
toires respectifs (avec annexe). Signé à Damas, le
13 février 1950**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

No. 1467. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE SYRIAN REPUBLIC RELATING TO CIVIL AIR SERVICES BETWEEN THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT DAMASCUS, ON 13 FEBRUARY 1950

The Government of the Kingdom of the Netherlands and The Government of the Syrian Republic,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing civil air communications as soon as possible between the Netherlands and Syria, having accordingly appointed plenipotentiaries for this purpose, who being duly authorised to this effect, have agreed as follows :

Article I

Each Contracting Party grants the other Contracting Party the rights specified in the Annex to this Agreement, for the purpose of the establishment of the international civil air services therein described (hereinafter referred to as the "agreed services"). Such services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article II

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

(2) (a) The airline or airlines designated may be required to satisfy the competent air authorities of the Contracting Party granting the rights that it (or they) is (or are) qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operations of commercial airlines.

¹ In accordance with article XII, the Agreement became operative on 13 February 1950, the date of signature, and came into force on 4 April 1951, by notification of the ratification given to the Government of the Netherlands by the Government of Syria.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 1467. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SYRIENNE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS CIVILS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS. SIGNÉ A DAMAS, LE 13 FÉVRIER 1950

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République syrienne,

Désireux de conclure un accord en vue d'établir aussitôt que possible des communications aériennes civiles entre les Pays-Bas et la Syrie, ont désigné à cette fin des plénipotentiaires qui, à ce dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

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

Article II

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

2) a) L'entreprise ou les entreprises désignées pourront être tenues de fournir aux autorités aéronautiques compétentes de la Partie contractante qui accorde les droits la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités aux opérations des entreprises commerciales de transports aériens.

¹ Conformément à l'article XII, l'Accord est entré en application dès sa signature, le 13 février 1950, et il est entré en vigueur le 4 avril 1951, date à laquelle le Gouvernement des Pays-Bas a été notifié de la ratification de l'Accord par le Gouvernement syrien.

(b) In areas of military occupation, or in areas affected thereby, the inauguration of the agreed services shall be subject to the approval of the competent military authorities.

Article III

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

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

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

Article IV

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the 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 V

(1) The laws, rules, 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

b) Dans les régions soumises à l'occupation militaire ou affectées par une occupation militaire, la mise en exploitation des services convenus sera subordonnée à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Article III

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

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

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

Article IV

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 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 propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article V

1) Les lois, règlements et instructions 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

its territory, shall apply to aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

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

Article VI

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke an operating permit in any case in which it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the designated airline or airlines of the other Contracting Party are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by the designated airline or airlines to comply with its laws, rules, and regulations as referred to in Article V, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

Article VII

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization set up under the Convention on International Civil Aviation¹ drawn up at the Chicago Conference in December, 1944.

Article VIII

In the event either of the Contracting Parties considers it desirable to modify this Agreement or its Annex, it may request consultation between the competent authorities of both Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities mutually agree on the modifications their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article IX

Any dispute between the two Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or its Annex, which cannot be settled

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.

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, règlements et instructions d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, durant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

Article VI

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante se trouvent entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou lorsque cette entreprise ou ces entreprises ne se conformeront pas aux lois, règlements et instructions visés à l'article V ou si, de toute autre manière, elles ne remplissent pas les conditions auxquelles les droits auront été accordés en vertu du présent Accord.

Article VII

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention relative à l'aviation civile internationale¹ élaborée à la Conférence de Chicago en décembre 1944.

Article VIII

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier le présent Accord ou son annexe, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités compétentes des deux Parties contractantes; ces consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si lesdites autorités conviennent d'adopter des modifications, leurs recommandations à cet égard prendront effet après qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article IX

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

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.

by negotiations, shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization, which will deal with the matter in accordance with the provisions of its regulations governing such matters.

Article X

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

Article XI

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. If such notice is given, this Agreement shall terminate 12 months after the date of its receipt by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of 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 XII

The provisions of this Agreement shall become operative from the day it is signed. The Government of Syria shall notify the Government of the Kingdom of the Netherlands of the ratification of the Agreement, and the Government of the Kingdom of the Netherlands shall consider the Agreement as becoming definitive upon the date of such notification by the Syrian Government.

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

DONE at Damascus in duplicate in the English language this thirteenth day of February 1950.

For the Government of the
Kingdom of the Netherlands :
(Signed) H. HAGENAR

For the Government
of Syria :
(Signed) M. MOBARAK

voie de négociations, sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui statuera conformément aux dispositions de son règlement en la matière.

Article X

Au cas où entrerait en vigueur, en matière de transports aériens, une convention multilatérale de caractère général acceptée par les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

Article XI

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

Article XII

Les dispositions du présent Accord prendront effet à la date de sa signature. Le Gouvernement syrien notifiera la ratification de l'Accord au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas considérera le présent Accord comme étant définitivement entré en vigueur à la date de ladite notification.

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

FAIT à Damas, le 13 février 1950, en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume
des Pays-Bas :
(Signé) H. HAGENAAR

Pour le Gouvernement
syrien :
(Signé) M. MOBARAK

ANNEX

1. It is the desire of the two Governments to foster and encourage the widest possible distribution of the benefits of air travel for the general good of mankind at the cheapest rates consistent with sound economic principles, and to stimulate international air travel as a means of promoting friendly understanding and good will among peoples and ensuring to the common welfare of their two countries the many indirect benefits of this new form of transportation.

2. It is the understanding of both Governments that the services provided by a designated airline under this Agreement and its Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demand between the country of which such air carrier is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such service international traffic destined for and coming from third countries at a point on the routes specified shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Governments subscribe and shall be subject to the general principles that capacity should be related :

(a) to traffic requirements between the country of origin and the countries of destination,

(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.

3. It is the understanding of both Governments that tariffs shall be fixed at reasonable levels, due regards being paid to all relevant factors including economical operation, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charges by any other air operators on the specified routes.

4. The two Governments, having subscribed to the provisions and conditions of the Agreement and the general principles established in the preceding paragraphs of this Annex, hereby further declare :

(a) That in case a Contracting Party uses its right under Article 7 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944, it shall notify the other Contracting Party accordingly.

(b) That there shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the two Contracting Parties to operate any route between their respective territories covered by this Annex.

(c) That, as regards the right to embark or disembark international traffic at intermediate points on the specified air routes between their two territories, this shall be governed by the principles defined in paragraph (2) above.

ANNEXE

1. Les deux Gouvernements souhaitent favoriser et encourager autant qu'il est possible l'extension du bénéfice des voyages aériens, dans l'intérêt général de l'humanité, 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 peuples et d'accroître la prospérité commune des deux pays en les faisant profiter des nombreux avantages indirects qui résultent de ce nouveau moyen de transport.

2. Les deux Gouvernements sont convenus que les services assurés en vertu du présent Accord et de son annexe par une entreprise désignée auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont l'entreprise est ressortissante et le pays de dernière destination du trafic. Le droit de charger ou de décharger en trafic international, au cours de l'exploitation desdits services, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers, en un point situé sur les routes indiquées, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les deux Gouvernements et sera soumis aux principes généraux suivant lesquels la capacité doit être en rapport avec :

- a) Les exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination,
- b) Les exigences de l'exploitation des services long-courriers, et
- c) Les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux.

3. Les deux Gouvernements sont convenus que les tarifs 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), ainsi que des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur les routes indiquées.

4. Les deux Gouvernements, ayant approuvé les clauses et conditions du présent Accord, ainsi que les principes généraux énoncés aux paragraphes ci-dessus de la présente annexe, déclarent, en outre, par les présentes :

a) Que si l'une des Parties contractantes fait usage du droit que lui confère l'article 7 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, elle devra en aviser l'autre Partie contractante;

b) Que les entreprises des deux Parties contractantes auront la possibilité d'exploiter dans des conditions équitables et égales toute route reliant leurs territoires respectifs visée dans la présente annexe;

c) Que le droit de charger ou de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en des points intermédiaires situés sur les routes aériennes indiquées reliant leurs territoires sera régi par les principes énoncés au paragraphe 2 ci-dessus;

(d) That the privileges granted to their respective designated airlines shall be exercised in such a way as not to affect unduly the services of the national air transport enterprise of the other Government.

(e) That nothing in the provisions of the Agreement or its Annex shall be construed or regarded as conferring sole and exclusive rights on the other Government or its airlines or as excluding and discriminating against the airlines of any other State.

(f) That the Contracting Parties agree that their competent authorities will consult regularly and frequently at the request of either Party so that there will be a close collaboration in the application of the principles and conditions set forth in the Agreement and in the Annex.

5. (A).— Airlines of the Kingdom of the Netherlands authorised under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stop in Syrian territory, as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo, and mail, at Damascus on the following routes :—

1. Netherlands—Italy—Syria—Irak (Baghdad/Basrah)—Pakistan—India and beyond in both directions;

2. Netherlands—France—Italy—Greece—Syria—Irak or Iran and beyond in both directions;

3. Netherlands—Tunis—Damascus—Kuweit—Karachi and beyond in both directions.

(B) Airlines of Syria authorised under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stop in Netherlands territory as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo, and mail, in the Netherlands on a route or routes as may be determined at a later date from Syria via intermediate points to the Netherlands and beyond in both directions.

(C) The airlines may at their discretion omit points mentioned in the routes described above.

d) Que les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes exerceront les droits qui leur sont accordés de manière que les services assurés par l'entreprise nationale de l'autre Gouvernement ne soient pas indûment affectés;

e) Qu'aucune disposition de l'Accord ou de son annexe ne sera interprétée ou considérée comme conférant des droits exclusifs à l'autre Gouvernement ou à ses entreprises de transports aériens, comme excluant les entreprises de tout autre État, ou comme établissant une discrimination à leur rencontre;

f) Que les Parties contractantes sont convenues que leurs autorités compétentes procéderont, à la demande de l'une ou l'autre Partie, à des consultations régulières et fréquentes afin de réaliser une étroite collaboration pour l'application des principes et des clauses énoncés dans l'Accord et son annexe.

5. A) Les entreprises du Royaume des Pays-Bas autorisées en vertu du présent Accord bénéficieront du droit de transit et du droit d'escale non commerciale en territoire syrien, ainsi que du droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à Damas, sur les routes suivantes :

1. Pays-Bas—Italie—Syrie—Irak (Bagdad/Bassora)—Pakistan—Inde et au-delà, dans les deux sens;

2. Pays-Bas—France—Italie—Grèce—Syrie—Irak ou Iran et au-delà, dans les deux sens;

3. Pays-Bas—Tunis—Damas—Koweït—Karachi et au-delà, dans les deux sens.

B) Les entreprises syriennes autorisées en vertu du présent Accord bénéficieront du droit de transit et du droit d'escale non commerciale en territoire néerlandais, ainsi que du droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux Pays-Bas, sur une ou plusieurs routes qui pourront être déterminées ultérieurement, allant de Syrie, via des points intermédiaires, aux Pays-Bas, et au-delà, dans les deux sens.

C) Les entreprises de transports aériens pourront supprimer toute escale située sur les routes indiquées ci-dessus.

No. 1468

**LUXEMBOURG
and
PORTUGAL**

**Air transport Agreement (with annex). Signed at Lisbon,
on 21 October 1950**

Official texts: French and Portuguese.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

**LUXEMBOURG
et
PORTUGAL**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé
à Lisbonne, le 21 octobre 1950**

Textes officiels français et portugais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

No. 1468. ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS
ENTRE LE PORTUGAL ET LE GRAND-DUCHÉ DE
LUXEMBOURG. SIGNÉ A LISBONNE, LE 21 OCTOBRE
1950

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

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

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

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

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

Article I

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

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

Article II

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

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

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 21 octobre 1950, conformément à l'article X.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

No. 1468. ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE PORTUGAL E O GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO. ASSINADO EM LISBOA, AOS 21 DE OUTOBRO DE 1950

O Governo de Portugal e o Governo de Grão-Ducado do Luxemburgo, considerando :

— que as possibilidades da aviação commercial, como meio de transporte, aumentaram consideravelmente;

— que é conveniente organizar, por forma segura e ordenada, as comunicações aéreas regulares e prosseguir, o mais amplamente possível, no desenvolvimento da cooperação internacional neste domínio; e

— que se torna necessária a conclusão de um acôrdo regulamentado as comunicações aéreas regulares entre e através os territórios português e luxemburguês;

designaram para este efeito representantes, os quais, devidamente autorizados, acordam nas disposições seguintes :

Artigo I

a) As Partes Contratantes reconhecem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo junto para estabelecer os serviços internacionais definidos no mesmo Anexo, que atravessam ou servem os seus respectivos territórios.

b) Cada uma das Partes Contratantes designará uma ou várias empresas de transportes aéreos para a exploração dos serviços que assim lhe é dado estabelecer e decidirá qual a data da inauguração desses serviços.

Artigo II

a) Cada uma das Partes Contratantes deverá, sob reserva do artigo VII seguinte, conceder a necessária autorização de exploração à empresa ou às empresas designadas pela outra Parte Contratante.

b) No entanto, antes de serem autorizadas a começar os serviços definidos no Anexo, essas empresas poderão ser obrigadas a prestar as justificações respeitantes à sua idoneidade, nos termos das leis e regulamentos normalmente aplicados pelas autoridades aeronáuticas do país que concede a autorização de exploração.

Article III

Les droits d'exploitation aérienne qui auraient précédemment été accordés par l'une des Parties Contractantes à un autre État ou à une entreprise de transports d'un autre État restent en vigueur, selon les termes convenus.

Article IV

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

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange et l'équipement introduits ou pris à bord de l'aéronef sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante ou pour le compte d'une telle entreprise et destinés uniquement à l'usage des appareils de cette entreprise bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce que concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

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

Article V

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante seront reconnus par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des lignes définies à l'Annexe. Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article VI

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

Artigo III

Os direitos de exploração aérea que anteriormente tenham sido concedidos por uma das Partes Contratantes a um outro Estado ou a uma empresa de transportes dum outro Estado continuam em vigor nos termos em que forem estabelecidos.

Artigo IV

a) As Partes Contratantes acordam em que os encargos impostos pela utilização dos aeroportos e outras facilidades à empresa ou empresas de transportes aéreos de cada uma delas não serão superiores aos pagos pela utilização dos mesmos aeroportos e facilidades pelas próprias aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais similares.

b) O combustível, os óleos lubrificantes, as peças sobressalentes e o equipamento, introduzidos ou recebidos a bordo de aeronave no território de uma Parte Contratante por uma empresa de transportes aéreos (ou por conta desta), designada pela outra Parte Contratante, e exclusivamente destinados a ser utilizados pelas aeronaves desta empresa, gozarão do tratamento dado à bandeira nacional ou à nação mais favorecida no que respeita a direitos aduaneiros, despesas de inspecção ou outros direitos e encargos nacionais.

c) As aeronaves utilizadas pela empresa ou empresas designadas por uma das Partes Contratantes nas linhas aéreas que são objecto do presente Acôrdo, assim como os combustíveis, os óleos lubrificantes, as peças sobressalentes, o equipamento normal e as provisões de bordo retidas a bordo das mesmas aeronaves, serão desde a entrada até à saída do território da outra Parte Contratante, isentos de direitos aduaneiros, despesas de inspecção e outros direitos ou encargos similares, mesmo que o material acima mencionado seja usado ou consumido por ou nestas aeronaves nos voos sobre este território.

Artigo V

Os certificados de navegabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma das Partes Contratantes serão reconhecidos pela outra na exploração dos serviços definidos no Anexo. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se, porém, o direito de não reconhecer o sobrevoos do seu próprio território os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas aos seus nacionais por outro Estado.

Artigo VI

a) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída de seu território de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional ou relativos à exploração e à navegação das ditas aeronaves dentro dos limites do seu território serão aplicados às aeronaves da empresa ou empresas da outra Parte Contratante.

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

Article VII

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre Partie Contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article VI ou ne remplit pas les obligations découlant du présent Accord.

Article VIII

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

b) Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale¹, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

c) Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un Tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme désigné par elles.

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

Article IX

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

Article X

a) Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

b) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue

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) Os passageiros, as tripulações e os expedidores de mercadorias terão de submeter-se, quer pessoalmente, quer por representantes seus, às leis e regulamentos em vigor no território de cada Parte Contratante relativos à entrada, permanência e saída de passageiros, tripulações e mercadorias, como sejam os que se aplicam às formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândega e quarentena.

Artigo VII

Cada uma das Partes Contratantes reserva-se o direito de recusar ou retirar uma autorização de exploração dada a uma empresa designada pela outra Parte Contratante quando não tiver a prova de que a propriedade substancial e a fiscalização efectiva desta empresa pertencem a nacionais de uma ou outra das Partes Contratantes, ou no caso de falta de cumprimento das leis e regulamentos previstos no artigo anterior ou das abrigações resultantes do presente Acôrdo.

Artigo VIII

a) As Partes Contratantes acordam em submeter à arbitragem qualquer questão relativa à interpretação e aplicação do presente Acôrdo e seu Anexo que não seja resolvida por negociações directas.

b) Tal questão deverá ser submetida ao Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional criada pela Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

c) Contudo, as Partes Contratantes podem, de comum acôrdo, resolver a questão submetendo-a quer a um Tribunal Arbitral, quer a outra entidade ou organismo por elas designado.

d) As Parte Contratantes obrigam-se a conformar-se com a decisão proferida.

Artigo IX

O presente Acôrdo e todos os contratos com ele relacionados serão registados no Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional, estabelecida pela Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

Artigo X

a) O presente Acôrdo entrará em vigor no dia da assinatura.

b) As autoridades aeronáuticas competentes das duas Partes Contratantes, num espírito de estreita colaboração, consultar-se-ão de quando em quando

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 devront être mis en concordance avec tout accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

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

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

Article XI

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

a) l'expression « autorité aéronautique » signifie :

en ce qui concerne le Portugal : le « Ministério das Comunicações-Direcção Geral da Aeronáutica Civil » ou bien toute personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort du « Ministério das Comunicações-Direcção da Aeronáutica Civil »;

en ce qui concerne le Luxembourg : le « Ministère des Transports-Aéronautique Civile » ou bien toute personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort du « Ministère des Transports-Aéronautique Civile »;

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

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

a fim de se assegurarem de que os princípios definidos no Acôrdo e no seu Anexo estão sendo applicados e que a sua execução é satisfatória.

c) Este Acôrdo e seu Anexo deverão ser harmonizados com qualquer Acôrdo de carácter multilateral que venha a ligar as duas Partes Contratantes.

d) Caso uma das partes Contratantes deseje modificar os termos do presente Acôrdo ou do seu Anexo assim o proporá à outra Parte, e as autoridades aeronáuticas de ambas iniciarão negociações dentro de sessenta dias a contar da data da proposta. Qualquer modificação do Anexo assente entre aquelas autoridades entrará em vigor depois de confirmada por troca de notas diplomáticas.

e) Qualquer das partes Contratantes pode, a todo o tempo, notificar a outra do seu desejo de rescindir este Acôrdo. A notificação será simultaneamente comunicada à Organização de Aviação Civil Internacional. Feita a notificação este Acôrdo deixará de vigorar doze meses depois da data da recepção dela pela outra Parte Contratante, salvo se for retirada por comun acôrdo antes de expirar aquele prazo. Se não for acusada a recepção notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á recebida quatorze dias depois de o ter sido pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo XI

Para a applicação do presente Acôrdo e do seu Anexo, salvo quando no texto diferentemente se disponha :

a) a expressão « autoridade aeronáutica » significa :

no que respeita a Portugal : o « Ministério das Comunicações-Direcção Geral da Aeronáutica Civil » ou qualquer outra entidade ou organismo autorizado a exercer as funções que actualmente são da competência do « Ministério das Comunicações-Direcção Geral da Aeronáutica Civil » ;

no que respeita ao Luxemburgo : o « Ministère des Transports-Aéronautique Civile » ou qualquer outra entidade ou organismo autorizado a exercer as funções que actualmente são da competência do « Ministère des Transports-Aéronautique Civile ».

b) a expressão « empresa designada » significa uma empresa que as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes tenham indicado, por escrito, às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante como sendo a empresa que aquela Parte entende designar, nos termos dos artigos I e II do presente Acôrdo, para explorar as rotas mencionadas na respectiva notificação;

c) a palavra « território » corresponde à definição que é dada no artigo 2º. da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944;

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

FAIT à Lisbonne, le vingt et un octobre mil neuf cent cinquante, en double exemplaire, dans les langues portugaise et française, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Portugal :
(Signé) Paulo CUNHA

Pour le Gouvernement du
Grand-Duché de Luxembourg :
(Signé) HAMER

A N N E X E

I

a) Pour exploiter les lignes aériennes définies aux tableaux ci-après, les entreprises portugaises et luxembourgeoises désignées jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales; elles pourront aussi utiliser les aéroports et les facilités complémentaires affectés au trafic international.

b) Pour exploiter les lignes aériennes définies au tableau I et au tableau II ci-après, les entreprises portugaises et luxembourgeoises désignées jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit d'embarquer et du droit de débarquer du trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions de la présente Annexe.

II

Les Parties Contractantes conviennent que :

a) Les capacités de transport offertes par les entreprises des Parties Contractantes devront être adaptées à la demande de trafic.

b) Les entreprises des Parties Contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter de façon indue leurs services respectifs.

c) Les lignes prévues aux tableaux ci-après auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondante à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise et le pays auquel le trafic est destiné.

d) Le droit d'embarquer et le droit de débarquer, aux points et sur les itinéraires spécifiés aux tableaux ci-après, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les deux Gouvernements, et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

- 1 — à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- 2 — aux exigences d'une exploitation économique des lignes dont il s'agit;
- 3 — à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des lignes locales et régionales.

d) as definições dos parágrafos *a)*, *b)* e *d)* do artigo 96º. da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, são aplicáveis ao presente Acôrdo.

FEITO em Lisboa, aos vinte e um dias de Outubro de mil novecentos e cinquenta, em duplicado, em português e francês, tendo ambos os textos igual valor.

Pelo Govêrno de Portugal :

(Assinado) Paulo CUNHA

Pelo Govêrno do Grão-Ducado
do Luxemburgo :

(Assinado) HAMER

A N E X O

I

a) Para explorar os serviços aéreos nas linhas definidas nos quadros juntos, as empresas portuguesas e luxemburguesas designadas gozarão no território da outra Parte Contratante do direito de trânsito e do direito de escala para fins não comerciais; as mesmas empresas poderão igualmente utilizar os aeroportos e as facilidades complementares afectas ao tráfico internacional.

b) Para explorar os serviços aéreos nas linhas definidas no Quadro I e no Quadro II juntos, as empresas portuguesas e luxemburguesas designadas gozarão, além disso, no território da outra Parte Contratante, do direito de embarcar e do direito de desembarcar tráfico internacional-passageiros, correio e mercadorias, nas condições do presente Anexo.

II

As Partes Contratantes concordam em :

a) que as capacidades de transporte oferecidas pelas empresas das Partes Contratantes deverão ser adaptadas à procura do tráfico.

b) que as empresas das Partes Contratantes deverão tomar em consideração, nos percursos comuns, os seus interesses mútuos a fim de não afectar indevidamente os seus respectivos serviços.

c) que os serviços previstos nos quadros juntos terão por objecto essencial oferecer uma capacidade correspondente à procura de tráfico entre o país ao qual pertence a empresa e o país a que se destina o tráfico.

d) que o direito de embarcar e o direito de desembarcar, nos pontos e rotas especificados nos quadros juntos, tráfico internacional com destino a ou proveniente de terceiros países serão exercidos em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceites pelos dois Govêrnos, e de modo que a capacidade seja adaptada :

- 1 — à procura de tráfico entre o país de origem e os países de destino;
- 2 — às exigências de uma exploração económica dos serviços considerados;
- 3 — à procura de tráfico existente nas regiões atravessadas, tidos em conta os serviços locais e regionais.

III

En ce qui concerne l'application de l'article II ci-dessus, le Gouvernement luxembourgeois reconnaît la nature toute spéciale des services aériens entre le Portugal et le Brésil qui seront considérés comme ayant le même caractère que les services mentionnés au 3^o de l'alinéa *d*) de l'article en question, *in fine*.

IV

Le Gouvernement luxembourgeois s'engage à ce que tous les aéronefs des lignes mentionnées au tableau II ci-après, qui survolent le territoire continental portugais fassent escale à Lisbonne, sauf dérogation à ce principe obtenue préalablement du Gouvernement portugais dans des cas spéciaux.

V

Les tarifs seront fixés par accord entre les entreprises portugaises et luxembourgeoises à des taux raisonnables, en prenant particulièrement en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque ligne, telles que la rapidité et le confort. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes. Si les entreprises n'ont pu arriver à une entente, ces autorités, s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il serait fait recours à la procédure prévue à l'article VIII du présent Accord.

(Signé) Paulo CUNHA

(Signé) HAMER

TABLEAU I

LIGNES QUI PEUVENT ÊTRE EXPLOITÉES PAR LES ENTREPRISES PORTUGAISES DE TRANSPORTS AÉRIENS

Lisbonne, avec ou sans escales à Bordeaux, vers Paris, Luxembourg et au-delà, et vice-versa.

(Signé) Paulo CUNHA

(Signé) HAMER

TABLEAU II

LIGNES QUI PEUVENT ÊTRE EXPLOITÉES PAR LES ENTREPRISES LUXEMBOURGEOISES DE TRANSPORTS AÉRIENS

Luxembourg, avec ou sans escales à Madrid, vers Lisbonne et Santa Maria (Açores), au-delà ou non, et vice-versa.

Note. — Il est entendu que la disposition de l'alinéa *b*) de l'article I de cette Annexe ne s'applique pas aux transports entre le Portugal et l'Espagne sur les lignes des entreprises luxembourgeoises.

(Signé) Paulo CUNHA

(Signé) HAMER

III

Pelo que respeita à aplicação do artigo anterior, o Govêrno luxemburguês reconhece a natureza muito especial dos serviços aéreos entre Portugal e o Brasil que serão considerados como tendo o mesmo carácter que os serviços mencionados no número 3 da alínea *d*) do referido artigo, *in fine*.

IV

O Govêrno Luxemburguês obriga-se a que todas as aeronaves das linhas mencionadas no Quadro II junto, que sobrevoem o território continental português, façam escala por Lisboa, salvo derrogação a este princípio obtida préviamente do Govêrno português, em casos especiais.

V

As tarifas serão fixadas por acôrdo entre as empresas portuguesas e luxemburguesas a taxas razoáveis, tendo em conta particularmente a economia da exploração, um lucro normal e as características apresentadas por cada serviço, tais como velocidade e conforto. Os seus entendimentos serão submetidos à aprovação das autoridades aeronáuticas competentes das Partes Contratantes. No caso das empresas não poderem chegar a acôrdo, aquelas autoridades esforçar-se-ão por encontrar uma solução. Em último caso, recorrer-se-á à arbitragem prevista pelo artigo VIII do presente Acôrdo.

(Assinado) Paulo CUNHA

(Assinado) HAMER

QUADRO I

ROTAS QUE PODEM SER EXPLORADAS PELAS EMPRESAS PORTUGUESAS DE TRANSPORTE AÉREO

Lisboa — com ou sem escala em Bordeus — Paris — Luxemburgo e pontos mais além e vice-versa.

(Assinado) Paulo CUNHA

(Assinado) HAMER

QUADRO II

ROTAS QUE PODEM SER EXPLORADAS PELAS EMPRESAS LUXEMBURGUESAS DE TRANSPORTE AÉREO

Luxemburgo, com ou sem escala em Madrid, para Lisboa e Santa Maria (Açores) e mais além ou não, e vice-versa.

Nota. — Fica entendido que a disposição da alínea *b*) do artigo I deste Anexo não se aplica aos transportes aéreos entre Portugal e Espanha nas linhas exploradas pelas empresas luxemburguesas.

(Assinado) Paulo CUNHA

(Assinado) HAMER

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 1468. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN PORTUGAL AND THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG. SIGNED AT LISBON, ON 21 OCTOBER 1950

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

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

—that it is desirable to organize regular air services in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international co-operation in this field, and

—that it is necessary to conclude an agreement governing regular air communications between and across Portuguese and Luxembourg territories,

have appointed their representatives who, being duly authorized, have agreed on the following provisions :

Article I

(a) The Contracting Parties grant to each other the rights specified in the annex hereto for the establishment of the international services set forth in that annex, which cross or serve their respective territories.

(b) Each Contracting Party shall designate one or more airlines to operate the services which it may thus establish and shall decide on the date for the inauguration of these services.

Article II

(a) Each Contracting Party shall, subject to article VII below, issue the necessary operating permit to the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

(b) Nevertheless, before being authorized to inaugurate the services specified in the annex, these airlines may be required to furnish evidence of their qualifications, in accordance with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities issuing the operating permit.

Article III

Operating rights previously granted by one of the Contracting Parties to another State or to an airline of another State shall continue in force, in accordance with the terms on which they were granted.

¹ Came into force on 21 October 1950, as from the date of signature, in accordance with article X.

Article IV

(a) Each of the Contracting Parties agrees that the charges imposed for the use of airports and other facilities by the airline or airlines of the other Contracting Party shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils, spare parts and equipment introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by or on behalf of an airline designated by the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of such airline, shall be accorded national or most-favoured-nation treatment, with respect to customs duties, inspection fees and other national duties and charges.

(c) Aircraft operated by the airline or airlines designated by either Contracting Party on the routes covered by the present Agreement, and fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board the said aircraft shall, upon entering or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees and similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by or on such aircraft on flights over that territory.

Article V

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

Article VI

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

(b) Passengers, crews and consignors of goods shall comply, either personally or through a third party acting in their name and on their behalf, with the laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party governing the entry, stay or departure of passengers, crew or cargo, such as those relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine.

Article VII

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke an operating permit granted to an airline designated by the other Contracting Party if it is

not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of one or other of the Contracting Parties, or if the airline fails to comply with the laws and regulations mentioned in article VI, or to fulfil its obligations under the present Agreement.

Article VIII

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

(b) Any such dispute shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization set up by the Convention on International Civil Aviation¹ signed at Chicago on 7 December 1944.

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

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

Article IX

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization established by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

Article X

(a) The present Agreement shall come into force on the date of its signature.

(b) In a spirit of close collaboration, the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall from time to time consult together with a view to ensuring the application and satisfactory implementation of the principles laid down in the present Agreement and its annex.

(c) The present Agreement and its annex shall be amended to conform with any multilateral agreement into which the two Contracting Parties may enter.

(d) Should either of the Contracting Parties desire to modify the terms of the present Agreement or of its annex, it may request that a consultation be held between the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of such request. Any modification of the annex which may be agreed on by the said authorities shall come into force as soon as it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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.

(e) Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. Such notice having been given, the present Agreement shall expire twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless such notice be withdrawn by common consent before the end of that period. Failing acknowledgment of receipt of the notice by the Contracting Party to which it was addressed, notice shall be deemed to have been received fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article XI

For the application of this Agreement and its annex, except as otherwise provided in the text :

(a) The term “aeronautical authorities” shall signify :

So far as concerns Portugal, the “Ministerio das Comunicações—Direcção Geral da Aeronáutica Civil” or any person or agency authorized to carry out the functions at present performed by the “Ministerio das Comunicações—Direcção Geral da Aeronáutica Civil”;

So far as concerns Luxembourg, the “Ministère des Transports—Aéronautique Civile” or any person or agency authorized to carry out the functions at present performed by the “Ministère des Transports—Aéronautique Civile”.

(b) The term “designated airline” shall signify an airline which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have indicated, in writing, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline which that Party intends to designate, under articles I and II of the present Agreement, to operate the routes mentioned in such notification.

(c) The word “territory” corresponds to the definition in article 2 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

(d) The definitions given in article 96, paragraphs (a), (b) and (d), of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944 shall apply to this Agreement.

DONE at Lisbon, on 21 October 1950, in duplicate, in the Portuguese and French languages, both texts being equally authentic.

For the Government of
Portugal :
(Signed) PAULO CUNHA

For the Government of the
Grand Duchy of Luxembourg :
(Signed) HAMER

ANNEX

I

(a) For the purpose of operating the air services specified in the attached schedules, the designated Portuguese and Luxembourg airlines shall enjoy in the territory of the other Contracting Party rights of transit and of stops for non-traffic purposes; they shall also have the right to use the airports and ancillary facilities designated for international traffic.

(b) For the purpose of operating the air services specified in schedule I and schedule II below, the designated Portuguese and Luxembourg airlines shall also enjoy in the territory of the other Contracting Party the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo, as provided in this annex.

II

The Contracting Parties agree that :

(a) The capacity provided by the airlines of the Contracting Parties shall be adapted to traffic requirements.

(b) On common routes, the airlines of the Contracting Parties shall take their mutual interests into consideration so as not to affect unduly their respective services.

(c) The primary objective of the services enumerated in the attached schedules shall be the provision of capacity adequate to traffic requirements between the country to which the airline belongs and the country of ultimate destination of the traffic.

(d) The right to pick up and set down international traffic to or from third countries at the points or on the routes specified in the attached schedules shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which both Governments have subscribed, and in such a way that capacity shall be related to :

1. traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
2. the requirements of economical operation of the services in question;
3. the traffic requirements of the areas traversed, after taking account of local and regional services.

III

In connexion with the application of article II above, the Luxembourg Government recognizes the very special nature of the air services between Portugal and Brazil which shall be considered as being of the same character as the services mentioned at the end of the third sub-paragraph of paragraph (d) of the article in question.

IV

The Luxembourg Government undertakes that all aircraft operated on the services referred to in the attached schedule II, which fly over the continental territory of Portugal, shall land at Lisbon, save where in special cases the Portuguese Government's prior consent to the waiving of this principle is obtained.

V

Rates shall be fixed by agreement between the Portuguese and Luxembourg airlines at reasonable levels, special regard being paid to operating costs, a reasonable profit margin and the characteristics of each service, such as speed and comfort. The arrangements shall be submitted for the approval of the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the airlines are unable to reach agreement, the aeronautical authorities shall endeavour to reach a solution. In the last resort, the procedure laid down in article VIII of the present Agreement shall be followed.

(Signed) Paulo CUNHA

(Signed) HAMER

SCHEDULE I

ROUTES WHICH MAY BE OPERATED BY PORTUGUESE AIRLINES

From Lisbon, with or without stops at Bordeaux, to Paris, Luxembourg and beyond, and vice versa.

(Signed) Paulo CUNHA

(Signed) HAMER

SCHEDULE II

ROUTES WHICH MAY BE OPERATED BY LUXEMBOURG AIRLINES

From Luxembourg, with or without stops at Madrid, to Lisbon and Santa Maria (Azores), and beyond if desired, and vice versa.

Note: It is understood that the provisions of paragraph (b) of article I of this annex do not apply to transport between Portugal and Spain on routes operated by Luxembourg airlines.

(Signed) Paulo CUNHA

(Signed) HAMER

No. 1469

**COLOMBIA
and
PORTUGAL**

**Agreement on civil air transport (with annex). Signed at
Lishon, on 9 March 1951**

Official texts: Spanish and Portuguese.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

**COLOMBIE
et
PORTUGAL**

**Accord relatif aux transports aériens civils (avec annexe).
Signé à Lishonne, le 9 mars 1951**

Textes officiels espagnol et portugais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

No. 1469. ACUERDO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE LOS GOBIERNOS DE PORTUGAL Y DE COLOMBIA. FIRMADO EN LISBOA, EL 9 DE MARZO DE 1951

Los Gobiernos de Portugal y de Colombia, deseando estimular el transporte aéreo civil entre sus respectivos territorios y de conformidad con la resolución aprobada el 7 de diciembre de 1944, en la Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago, Illinois, EE. UU. A., en el sentido de que se adopte una fórmula que sirva de norma para los acuerdos que hayan de celebrarse sobre rutas y servicios aéreos provisionales, convinieron entre sí el presente Acuerdo, que regirá los servicios regulares de transportes aéreos entre aquellos territorios, en los siguientes términos:

Artículo I

Para la aplicación del presente Acuerdo y de su Anexo, salvo cuando en el texto se disponga de otra manera :

a) La expresión « autoridad aeronáutica » significa :

En lo que respecta a Portugal, la « Direcção Geral da Aeronáutica Civil » o cualquiera otra entidad u organismo autorizado a ejercer las funciones que actualmente son de la competencia de la « Direcção Geral da Aeronáutica Civil »;

En lo que respecta a Colombia, la « Dirección General de Aeronáutica Civil » o cualquier otra entidad u organismo autorizado a ejercer las funciones que actualmente son de la competencia de la « Dirección General de Aeronáutica Civil ».

b) La expresión « empresa designada » significa una empresa que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes hayan indicado, por escrito, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante como la empresa que aquella Parte entiende designar, en los términos del artículo 3º del presente Acuerdo, para explotar las rutas mencionadas en la respectiva notificación.

c) La palabra « territorio » corresponde a la definición dada en el artículo 2º de la Convención de Chicago sobre aviación Civil Internacional (7 de diciembre de 1944).

d) Las definiciones de los párrafos a), b) y d) del artículo 96 de la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (7 de diciembre de 1944) son aplicables al presente Acuerdo.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

No. 1469. ACÓRDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE OS GOVERNOS DE PORTUGAL E DA COLOMBIA. ASSINADO EM LISBOA, AOS 9 DE MARÇO DE 1951

Os Governos de Portugal e da Colombia, desejando estimular o transporte aéreo civil entre os seus respectivos territórios e de harmonia com a resolução tomada em 7 de dezembro de 1944, na Conferência Internacional de Aviação Civil de Chicago, Illinois, E.U.A., no sentido de ser adoptada uma fórmula paradigmática para os acórdos a celebrar sobre rotas e serviços aéreos provisórios, concluíram entre si este Acôrdo que regerá os serviços regulares de transporte aéreo entre os ditos territórios, nos termos seguintes :

Artigo I

Para a aplicação do presente Acôrdo e do seu Anexo, salvo quando no texto diferentemente se disponha :

a) A expressão « autoridade aeronáutica » significa :

No que respeita a Portugal, a « Direcção Geral da Aeronáutica Civil » ou qualquer outra entidade ou organismo autorizado a exercer as funções que actualmente são da competência da « Direcção Geral da Aeronáutica Civil »;

No que respeita à Colombia, a « Dirección General de Aeronáutica Civil » ou qualquer outra entidade ou organismo autorizado a exercer as funções que actualmente são da competência da « Dirección General de Aeronáutica Civil ».

b) A expressão « empresa designada » significa uma empresa que as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes tenham indicado, por escrito, às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, como sendo a empresa que aquela Parte entende designar, nos termos do Artigo III do presente Acôrdo, para explorar as rotas mencionadas na respectiva notificação;

c) A palavra « território » corresponde à definição que é dada no artigo 2.º da Convenção de Chicago, sobre Aviação Civil Internacional (7 de dezembro de 1944);

d) As definições dos parágrafos a), b) e d) do artigo 96.º da Convenção de Chicago, sobre Aviação Civil Internacional (7 de dezembro de 1944) são aplicáveis no presente Acôrdo.

Artículo II

Las Partes Contratantes se reconocen recíprocamente los derechos especificados en el Anexo adjunto para establecer las rutas y los servicios aéreos civiles internacionales descritos en él, los cuales podrán ser inaugurados inmediatamente o en fecha posterior, según lo prefiera la Parte Contratante a la cual tales derechos le sean reconocidos.

Artículo III

a) Cualquiera de los servicios mencionados en el artículo anterior entrará en explotación inmediatamente después que la Parte Contratante que tuviere ese derecho, designe la empresa o empresas de transporte aéreo a las cuales corresponda la explotación de las rutas, y que la otra Parte Contratante de la necesaria autorización, que no podrá ser rehusada siempre que la empresa o empresas designadas satisfagan las exigencias del presente artículo así como las del artículo VIII.

Antes de la iniciación de la explotación prevista en este Acuerdo, la empresa que haya sido designada por una Parte Contratante podrá ser obligada a probar ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, en los términos de las Leyes y reglamentos que normalmente se apliquen, que está en capacidad de realizar aquella explotación. La iniciación de la explotación depende además, en los territorios en los que se desarrollen hostilidades o que se encuentren bajo ocupación militar; y en los que estén afectados por aquellas o por ésta, de la aprobación de las autoridades militares competentes.

b) Queda entendido que cualquiera de las Partes Contratantes a la cual le sean atribuidos por el presente Acuerdo derechos comerciales los debe ejercer en el más corto plazo posible, salvo en el caso de imposibilidad temporal.

Artículo IV

Los derechos de explotación aérea, concedidos anteriormente por cualquiera de las Partes Contratantes a un tercer Estado o a una empresa de navegación aérea, continuarán en vigor de acuerdo con los términos según los cuales hayan sido otorgados.

Artículo V

Para evitar prácticas discriminatorias y asegurar igualdad de tratamiento :

a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan justos y razonables gravámenes por el uso de los aeropuertos y demás facilidades. Cada una de las Partes Contratantes acepta, además, que aquellos gravámenes no sean superiores a los que paguen las propias aeronaves nacionales empleadas en servicios internacionales similares por el uso de esos aeropuertos y demás facilidades.

Artigo II

As Partes Contratantes reconhecem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo junto para estabelecer as rotas e serviços aéreos civis internacionais nele descritos, podendo estes serviços ser inaugurados imediatamente ou em data ulterior, à escolha da Parte Contratante à qual aqueles direitos são reconhecidos.

Artigo III

a) Qualquer dos serviços mencionados no artigo anterior entrará em exploração logo que a Parte Contratante que tiver esse direito, designe a empresa ou empresas de transporte aéreo às quais caberá a exploração das rotas e a outra Parte Contratante dê a necessária autorização, que não poderá ser recusada desde que a empresa ou empresas designadas, satisfaçam às exigências deste artigo e do Artigo VIII.

Antes do início da exploração prevista neste Acôrdo a empresa designada por uma Parte Contratante pode ser obrigada a provar perante as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, nos termos das leis e regulamentos por estas normalmente aplicados, que é apta para aquela exploração. O início da exploração depende ainda, nas áreas de hostilidades ou de ocupação militar, ou afectadas por umas ou outra, de aprovação das competentes autoridades militares.

b) Fica entendido que qualquer das Partes Contratantes à qual sejam por este Acôrdo atribuídos direitos comerciais os deve exercer no mais curto prazo possível, salvo o caso de inabilidade temporária.

Artigo IV

Os direitos de exploração aérea, concedidos anteriormente por qualquer das Partes Contratantes a um terceiro Estado ou a uma empresa de navegação aérea, continuarão em vigor em conformidade com os termos, segundo os quais tenham sido outorgados.

Artigo V

Para evitar práticas discriminatórias e assegurar igualdade de tratamento :

a) Cada uma das Partes Contratantes pode impôr ou permitir que sejam impostos justos e razoáveis encargos pelo uso dos aeroportos e mais facilidades. Cada uma das Partes Contratantes acorda, todavia, em que aqueles encargos não serão superiores aos pagos pelas próprias aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais similares pelo uso desses aeroportos e mais facilidades.

b) El combustible, aceites lubricantes y repuestos colocados o recibidos a bordo de la aeronave en el territorio de una Parte Contratante por la otra Parte Contratante o por sus nacionales, destinados exclusivamente a ser utilizados por la aeronave, gozarán (en lo referente a derechos aduaneros, gastos de inspección y demás derechos y gravámenes) del tratamiento empleado cuando se trata de aeronaves nacionales o de la nación más favorecida.

c) Las aeronaves empleadas en los servicios previstos por este Acuerdo, las provisiones de combustible, aceites lubricantes y repuestos, así como el equipo regular y otras provisiones de a bordo transportadas por una aeronave civil perteneciente a una empresa de una de las Partes Contratantes autorizada para explotar las rutas y los servicios descritos en el Anexo, estarán exentos, desde la entrada en el territorio de la otra Parte Contratante, hasta la salida del mismo, de derechos aduaneros, gastos de inspección y otros derechos o gravámenes similares, aunque tales provisiones se usen o se consuman por la aeronave en los vuelos sobre dicho territorio.

d) Las mercaderías exentas según los términos del párrafo anterior solamente pueden ser descargadas con autorización de las respectivas autoridades aduaneras y quedarán bajo vigilancia fiscal hasta que sean reexportadas.

Artículo VI

Los certificados de navegabilidad, las cartas o diplomas de idoneidad y las licencias concedidas o revalidadas por una de las Partes Contratantes serán reconocidas por la otra en la explotación de las rutas y servicios descritos en el Anexo. Cada una de las Partes Contratantes se reserva, sin embargo, el derecho de no reconocer, para los efectos del vuelo sobre su propio territorio, los diplomas o cartas de idoneidad y las licencias concedidas a sus nacionales por otros Estado.

Artículo VII

a) Las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes relativos a la entrada en su territorio o a la salida del mismo, de aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional, o referentes a la explotación o navegación de dichas aeronaves, dentro del mismo territorio serán aplicados a las aeronaves de la otra Parte Contratante y se cumplirán a la entrada y a la salida y durante la permanencia en el territorio de aquella Parte Contratante.

b) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada en su territorio o a la salida del mismo, de pasajeros, tripulación y carga, tales como las formalidades relacionadas con la entrada, salida, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, serán cumplidos por los mencionados pasajeros, tripulación y expedidores de carga, o por quien los represente, a la entrada, a la salida y durante la permanencia en el territorio de aquella Parte Contratante.

b) O combustível, óleos lubrificantes e peças sobressalentes metidos ou recebidos a bordo da aeronave no território de uma Parte Contratante pela outra Parte Contratante ou seus nacionais, exclusivamente destinados a ser utilizados pela aeronave, gozarão (no que respeita a direitos aduaneiros, despesas de inspecção e outros direitos ou encargos) do tratamento dado à bandeira nacional ou à nação mais favorecida.

c) As aeronaves utilizadas nos serviços previstos por este Acôrdo, as provisões de combustível, óleos lubrificantes e peças sobressalentes bem como o equipamento regular e outras provisões de bordo trazidas por uma aeronave civil da empresa de uma das Partes Contratantes, autorizada a explorar as rotas e serviços descritos no Anexo, serão isentos, desde a entrada até à saída do território da outra Parte Contratante, de direitos aduaneiros, despesas de inspecção e outros direitos ou encargos similares, mesmo que tais provisões sejam usadas ou consumidas pela aeronave nos vôos sobre este território.

d) As mercadorias isentas nos termos da alínea anterior só podem ser descarregadas com autorização das respectivas autoridades aduaneiras e ficarão sob a vigilância fiscal até serem reexportadas.

Artigo VI

Os certificados de navegabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma das Partes Contratantes serão reconhecidas pela outra na exploração das rotas e serviços descritos no Anexo. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se, porém, o direito de não reconhecer para o sobrevôo do seu próprio território os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas aos seus nacionais por outro Estado.

Artigo VII

a) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de aeronave empregada na navegação aérea internacional ou relativos à exploração e navegação da dita aeronave dentro do mesmo território serão aplicados às aeronaves da outra Parte Contratante e serão cumpridos na entrada e saída e durante a permanência no território dessa Parte Contratante.

b) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território, de passageiros, tripulação e carga, tais como as formalidades respeitantes à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos pelos mesmos passageiros, tripulação e expedidores de carga, ou por quem os represente, na entrada, saída e durante a permanência no território dessa Parte Contratante.

Artículo VIII

Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de rehusar retirar la autorización dada a cualquiera empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, cuando no estuviere segura de que la mayor parte de la propiedad y el control efectivo de la empresa pertenecen a los respectivos nacionales, o cuando se llegare a comprobar falta de cumplimiento, por parte de la empresa aérea designada, de las leyes y reglamentos a que se refiere el artículo VII, o bien cuando no sean observadas las condiciones con sujeción a las cuales le han sido concedidos los derechos de conformidad con este Acuerdo.

Artículo IX

El presente Acuerdo será registrado en la Organización de la Aviación Civil Internacional creada por la Convención sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Artículo X

En el caso de que cualquiera de las Partes Contratantes pretendiere modificar las condiciones establecidas en el Anexo, deberá proponerlo a la otra Parte, y las autoridades aeronáuticas de ambas Partes iniciarán negociaciones dentro de los sesenta días a partir de la fecha de la propuesta. Cuando las referidas autoridades acordaren las nuevas condiciones o cuando modificaren las establecidas en el Anexo, el respectivo Acuerdo entrará en vigor después que haya sido confirmado por canje de notas diplomáticas.

Artículo XI

Cualquier divergencia entre las Partes Contratantes, relativa a la interpretación o a la aplicación de este Acuerdo o de su Anexo, deberá ser sometida a la decisión de la Organización de la Aviación Civil Internacional, a no ser que las Partes Contratantes acuerden someter la divergencia a un Tribunal Arbitral nombrado por las dos Partes Contratantes o a cualquiera otra entidad u organismo. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir la decisión que fuere proferida.

Artículo XII

Si las dos Partes Contratantes ratificaren una Convención aérea multilateral, o adhirieren a ella, el presente Acuerdo y su Anexo deberán ser alterados de manera que se conformen a las disposiciones de esa Convención, inmediatamente que ella entre en vigor para las dos Partes Contratantes.

Artigo VIII

Cada uma das Partes Contratantes reserva-se o direito de recusar ou retirar a autorização dada a qualquer empresa aérea designada pela outra Parte Contratante quando não estiver assegurada de que a maior parte da propriedade e o « controle » efectivo da empresa pertencem aos respectivos nacionais, ou quando se verificar falta de cumprimento pela empresa aérea designada das leis e regulamentos referidos no Artigo VII, ou ainda quando não sejam observadas as condições sob as quais os direitos são concedidos em conformidade com este Acôrdo.

Artigo IX

O presente Acôrdo será registado na Organização da Aviação Civil Internacional estabelecida pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944.

Artigo X

No caso de qualquer das Partes Contratantes pretender modificar as condições estabelecidas no Anexo, assim o proporá à outra Parte e as autoridades aeronáuticas de ambas iniciarão negociações dentro de sessenta dias, a contar da data da proposta. Quando estas autoridades acordarem em condições novas ou que alterem as estabelecidas no Anexo, esse acôrdo entrará em vigor depois de confirmado por troca de notas diplomáticas.

Artigo XI

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes relativamente à interpretação ou à aplicação deste Acôrdo ou do seu Anexo deverá ser apresentada, para decisão, à Organização da Aviação Civil Internacional, o não ser que as Partes Contratantes acordem em submeter a divergência a um Tribunal Arbitral nomeado pelas duas Partes Contratantes ou a qualquer outra entidade ou organismo. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir a decisão proferida.

Artigo XII

Se as duas Partes Contratantes ratificarem uma Convenção aérea multilateral, ou a ela aderirem, o presente Acôrdo e o seu Anexo deverão ser alterados de modo a conformar-se com as disposições dessa Convenção logo que ela entre em vigor para as duas Partes Contratantes.

Artículo XIII

Cada una de las Partes Contratantes puede en todo tiempo notificar a la otra su deseo de denunciar este Acuerdo. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la organización de la Aviación Civil Internacional. Hecha la notificación, este Acuerdo dejará de estar en vigor doce meses después de la fecha de recibo de esa notificación por la otra Parte Contratante, salvo que aquella fuere retirada por acuerdo antes de expirar el referido plazo. Si no fuere avisado el recibo de la notificación por la Parte Contratante a que haya sido dirigida, se dará por recibida catorce días después de haberlo sido por la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Artículo XIV

Este Acuerdo entrará en vigor el día de la firma.

HECHO en Lisboa, a nueve de Marzo de mil novecientos cincuenta y uno, en duplicado en portugués y español, ambos textos con igual valor.

Por el Gobierno de Portugal :
(Firmado) Paulo CUNHA

Por el Gobierno de Colombia :
(Firmado) LUCIO PABÓN NÚÑEZ
(Firmado) MAURICIO OBREGÓN

ANEXO

1. — La empresa o empresas de transporte para explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro I de este Anexo serán designadas por el Gobierno Portugués.

2. — La empresa o empresas de transporte para explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro II de este Anexo serán designadas por el Gobierno Colombiano.

3. — Para el fin de explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro I, las empresas portuguesas designadas según los términos del numeral 1 — gozarán en territorio colombiano de los derechos de tránsito y aterrizaje para fines no comerciales, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional (pasajeros, carga y correo) en las condiciones de este Anexo, y, además, del de utilizar, en las referidas rutas, los aeródromos y facilidades complementarias adscritas al tráfico internacional.

4. — Para el fin de explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro II, las empresas colombianas designadas según los términos del numeral 2 — gozarán en territorio portugués de los derechos de tránsito y de aterrizaje para fines no comerciales, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional (pasajeros, carga y correo) en las condiciones de este Anexo, y, además, del de utilizar en las rutas referidas, los aeródromos y las facilidades complementarias adscritas al tráfico internacional.

5. — Las facilidades de transporte aéreo para el servicio del público deberán ser convenientemente adaptadas a las necesidades de éste.

Artigo XIII

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

Artigo XIV

Este Acôrdo entrará em vigôr no dia da assinatura.

FEITO em Lisboa, aos nove de Março de mil novecentos e cincoenta e um, em duplicado, em português e espanhol, tendo ambos os textos igual valor.

Pelo Govêrno de Portugal :
(Assinado) Paulo CUNHA

Pelo Govêrno da Colombia :
(Assinado) Lucio PABÓN NÚÑEZ
(Assinado) Mauricio OBREGÓN

ANEXO

1. — A empresa ou empresas de transporte para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro I deste Anexo serão designados pelo Govêrno Português.

2. — A empresa ou empresas de transporte para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II deste Anexo serão designadas pelo Govêrno Colombiano.

3. — Para o fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro I, as empresas portuguesas designadas nos termos do número 1 gozarão em território colombiano de direitos de trânsito e aterragem para fins não comerciais, assim como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — nas condições deste Anexo, e ainda o de utilizar, nas referidas rotas, os aeródromos e facilidades complementares, affectados ao tráfego internacional.

4. — Para o fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II, as empresas colombianas designadas nos termos do número 2, gozarão em território português de direitos de trânsito e aterragem para fins não comerciais assim como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — nas condições deste Anexo, e ainda o de utilizar, nas referidas rotas, os aeródromos e facilidades complementares, affectados ao tráfego internacional.

5. — As facilidades de transporte aéreo ao serviço do público deverão ser bem adaptadas às necessidades deste.

6. — Se ofrecerá a las empresas de transporte aéreo de las dos partes contratantes una oportunidad justa e igual de aprovechamiento del tráfico en las rutas entre sus respectivos territorios reguladas por el Acuerdo y por el presente Anexo.

7. — En la explotación, por las empresas de transporte aéreo de cualquiera de los dos Gobiernos, de los grandes servicios internacionales (*trunk services*), descritos en los cuadros I y II de este Anexo, se deberán tomar en consideración los intereses de las empresas del otro Gobierno, de modo que no sean indebidamente afectados los servicios que éstas explotan ya en el total, ya en una parte de la extensión de las rutas.

8. — Queda entendido entre los dos Gobiernos que los servicios explotados por una empresa designada en los términos del Acuerdo y de este Anexo se organizarán teniendo en cuenta que el objetivo principal que aquellos persiguen es el de ofrecer una capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el país a que pertenece la empresa y el país de destino último de ese tráfico. En estos servicios, el derecho de embarcar o desembarcar, en cualquier punto o puntos de las rutas previstas en este Anexo, tráfico internacional (pasajeros, carga y correo) destinado o proveniente de terceros países se ejercerá de conformidad con los principios generales de desarrollo ordenado del transporte aéreo aceptados por los dos Gobiernos y estará sujeto al principio general de que la capacidad debe adaptarse :

- a) A la demanda del tráfico entre el país de origen y los de destino;
- b) A las exigencias de una explotación económica de los servicios de que se trata;
- c) A las exigencias del tráfico de la zona que la línea aérea atraviesa, en la medida en que no sean satisfechas por los servicios aéreos locales y regionales.

9. — Si una ruta o parte de una ruta de las indicadas en los cuadros I y II de este Anexo fuere explotada por las empresas de transporte de ambas Partes Contratantes, éstas últimas pueden entablar negociaciones para llegar a una fórmula de cooperación sobre esa ruta o parte de ruta. Si llegaren un acuerdo, éste será sometido a la aprobación de las respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

10. — Para los fines previstos en los dos numerales anteriores, el Gobierno de Colombia reconoce formalmente la naturaleza muy especial de los servicios aéreos entre Portugal y el Brasil, los cuales serán considerados con el mismo carácter de los servicios mencionados en la última categoría de la letra c) del numeral 8. A su vez el Gobierno Portugués reconoce igual carácter a los servicios aéreos entre Colombia y el Ecuador.

11. — La determinación de las tarifas según los términos del numeral siguiente se hará a niveles razonables, tomando en cuenta todos los factores importantes, tales como costo de explotación, lucro razonable, así como las tarifas establecidas por cualesquiera otras empresas regulares y las características especiales de cada servicio.

12. — Las tarifas que se hayan de aplicar en las rutas o en parte de las rutas servidas por empresas de las dos Partes Contratantes serán acordadas en primer lugar entre las empresas y sometidas luego a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes. Al ser fijadas las tarifas, se tendrán en cuenta las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. A falta de acuerdo entre las empresas, las Partes Contratantes buscarán la manera de llegar a él. Si no lo consiguieran, se procederá según los términos del Artículo XI del Acuerdo.

6. — Será oferecida às empresas de transporte aéreo das duas Partes Contratantes uma justa e igual oportunidade de exploração do tráfego nas rotas entre os seus respectivos territórios reguladas pelo Acôrdo e por este Anexo.

7. — Na exploração, pelas empresas de transporte aéreo de qualquer dos dois Governos, dos grandes serviços internacionais (*trunk services*), descritos nos quadros I e II deste Anexo, serão tomados em consideração os interesses das empresas do outro Governo, de modo a não serem indevidamente affectados os serviços que estas exploram em toda ou em parte da extensão das rotas.

8. — Fica entendido pelos dois Governos que os serviços explorados por uma empresa designada nos termos do Acôrdo e deste Anexo serão organizados tendo em mente que o objectivo principal a que visam é oferecer uma capacidade adequada à procura do tráfego entre o país de que a empresa é nacional e o país de destino último, do mesmo tráfego. Nestes serviços, o direito de embarcar ou desembarcar, em qualquer ponto ou pontos das rotas previstas neste Anexo, tráfego internacional — passageiros, carga o correio — destinado a ou proveniente de terceiros países será usado em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceites pelos dois Governos e será sujeito ao princípio geral de que a capacidade deve adaptar-se :

- a) À procura do tráfego entre o país de origem e os de destino;
- b) Às exigências de uma exploração económica dos serviços considerados;
- c) Às exigências do tráfego da área que a linha aérea atravessa, na medida em que não sejam satisfeitas pelos serviços aéreos locais e regionais.

9. — Se uma rota ou parte dela, de entre as referidas nos quadros I e II deste Anexo, for servida pelas empresas de transporte aéreo de ambas as Partes Contratantes, podem estas entabular negociações para chegar a uma fórmula de cooperação sobre a dita rota ou parte dela. Se chegarem a acôrdo será este submetido à aprovação das respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

10. — Para os fins dos dois números anteriores, o Governo da Colombia reconhece formalmente a natureza muito especial dos serviços aéreos entre Portugal e o Brasil, que serão considerados como tendo o mesmo carácter que os serviços mencionados na última categoria da alínea c) do n.º 8. Por seu lado, o Governo Português reconhece formalmente igual carácter aos serviços aéreos entre a Colombia e o Equador.

11. — A determinação das tarifas nos termos do número seguinte será feita a níveis razoáveis, tendo em conta todos os factores relevantes, tais como custo da exploração, lucro razoável e ainda as tarifas estabelecidas por quaisquer outras empresas regulares e as características de cada serviço.

12. — As tarifas a aplicar sobre as rotas ou parte das rotas exploradas por empresas de ambas as Partes Contratantes serão acordadas primeiro entre as empresas e submetidas depois à aprovação das autoridades aeronáuticas das mesmas Partes Contratantes. Ao fixarem-se as tarifas, ter-se-ão em conta as recomendações da Associação Internacional de Transporte Aéreo. Na falta de acôrdo entre as empresas, procurarão chegar a acôrdo as Partes Contratantes. Se o não conseguirem, proceder-se-à nos termos do Artigo XI do Acôrdo.

13. — Queda entendido que este Acuerdo no impide a ninguna de las Partes Contratantes celebrar acuerdos de división de tráfico con cualquiera de los países cubiertos por las rutas mencionadas en los cuadros I y II de este Anexo sin perjuicio del libre ejercicio de los derechos que por el Acuerdo y el presente Anexo se confieren a las empresas de la otra Parte Contratante que exploten servicios en toda o en parte de la extensión de aquellas rutas.

(Firmado) P. CUNHA

(Firmado) L. NÚÑEZ

(Firmado) M. OBREGÓN

CUADRO I

RUTAS PORTUGUESAS QUE TERMINAN EN TERRITORIO COLOMBIANO O LO ATRAVIESAN

a) Lisboa—Isla de Sal—Cayena—Paramaribo—Georgetown—Puerto España—Caracas—Barranquilla—puntos más allá fuera de Colombia y vice versa.

b) Lisboa—Santa María (Azores)—Bermudas—Miami—Cuba o Puerto Rico—Barranquilla—puntos más allá fuera de Colombia, y vice versa.

1. — Las rutas arriba mencionadas pueden modificarse por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

2. — La empresa o empresas que exploten estas rutas podrán suprimir una o más escalas intermedias, siempre que la supresión sea previamente anunciada en los horarios de dichas empresas. Sin embargo, la empresa o empresas designadas por el Gobierno Portugués que volaren sobre el territorio colombiano deberán aterrizar una vez en cada vuelo de ida y regreso, en el aeropuerto de Barranquilla. El anuncio de la supresión de una o más escalas no impedirá su eventual realización.

3. — En la medida en que los servicios locales y regionales, creados ya o que se creen en el futuro, no satisfagan la demanda del tráfico entre los puntos abajo indicados, la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Portugal gozarán del derecho de embarcar y desembarcar en Barranquilla tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, destinado a o proveniente de las Islas Bermudas, Puerto España, Cuba o Puerto Rico y Caracas. Sin embargo, será necesario para el ejercicio de este derecho entre Barranquilla y Cuba o Puerto Rico, y entre Barranquilla y Caracas el acuerdo previo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. — Queda entendido que, en las rutas arriba mencionadas, la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Portugal no podrán embarcar o desembarcar en ningún punto del territorio colombiano tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, destinado a o proveniente de cualquier punto del territorio de los Estados Unidos de América.

(Firmado) P. CUNHA

(Firmado) L. NÚÑEZ

(Firmado) M. OBREGÓN

13. — Fica entendido que este Acôrdo não impede qualquer das Partes Contratantes de fazer acôrds de divisão de tráfego com qualquer dos países cobertos pelas rotas mencionadas nos quadros I e II deste Anexo, sem prejuízo do livre exercício dos direitos que pelo Acôrdo e pelo presente Anexo são conferidos às empresas da outra Parte Contratante que explorem serviços em toda ou em parte da extensão daquelas rotas.

(Assinado) P. CUNHA

(Assinado) L. NÚÑEZ

(Assinado) M. OBREGÓN

QUADRO I

ROTAS PORTUGUESAS QUE TERMINAM EM TERRITÓRIO COLOMBIANO OU QUE O ATRAVESSAM

a) Lisboa—Ilha do Sal—Cayena—Paramaribo—Georgetown—Puerto España—Caracas—Barranquilla—pontos mais além fora da Colombia, e vice-versa.

b) Lisboa—Santa Maria (Açores)—Bermudas—Miami—Cuba ou Porto Rico—Barranquilla—pontos mais além fora da Colombia, e vice-versa.

1. — As rotas acima mencionadas podem ser alteradas por acôrdo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

2. — A empresa ou empresas que explorem estas rotas poderão suprimir uma ou mais escalas intermédias, desde que essa supressão seja previamente anunciada nos horários das referidas empresas. Todavia, a empresa ou empresas designadas pelo Govêrno Português que sobrevoem o território colombiano deverão aterrar uma vez, em cada voo de ida e regresso, no aeroporto de Barranquilla. O anúncio da supressão de uma ou mais escalas não impedirá a sua eventual realização.

3. — Na medida em que os serviços locais e regionais, já criados ou a criar, não satisfaçam a procura de tráfego entre os pontos abaixo indicados, a empresa ou empresas designadas pelo Govêrno de Portugal, gozarão do direito de embarcar e desembarcar em Barranquilla, tráfego internacional de passageiros, carga e correio, destinado a ou proveniente de Ilhas Bermudas, Puerto España, Cuba ou Porto Rico e Caracas. No entanto, para o exercício deste direito entre Barranquilla e Cuba ou Porto Rico e entre Barranquilla e Caracas, será necessário o acôrdo prévio entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

4. — Fica entendido que, nas rotas acima mencionadas, a empresa ou empresas designadas pelo Govêrno de Portugal, não poderão embarcar ou desembarcar em qualquer ponto do território colombiano tráfego internacional de passageiros, carga e correio destinado a ou proveniente de qualquer ponto do território dos Estados Unidos da América.

(Assinado) P. CUNHA

(Assinado) L. NÚÑEZ

(Assinado) M. OBREGÓN

CUADRO II

RUTAS COLOMBIANAS QUE TERMINAN EN TERRITORIO PORTUGUÉS O LO ATRAVIESAN

a) Barranquilla—Caracas—Puerto Rico—Islas Bermudas—Santa María (Azores)—Lisboa—puntos más allá fuera de Portugal; o

Barranquilla—Caracas—Puerto España—Isla de Sal—Lisboa—puntos más allá fuera de Portugal.

b) Puntos más allá fuera de Portugal—Lisboa—Santa María (Azores)—Islas Bermudas—Puerto Rico—Caracas—Barranquilla; o

Puntos más allá fuera de Portugal—Lisboa—Isla de Sal—Puerto España—Caracas—Barranquilla.

1. — Las rutas arriba mencionadas pueden modificarse por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

2. — La empresa o empresas que exploten estas rutas podrán suprimir una o más escalas intermedias, con excepción de Santa María o de la Isla de Sal, siempre que la supresión sea previamente anunciada en los horarios de dichas empresas. La escala en Lisboa no podrá suprimirse :

a) Si se volare sobre el territorio continental portugués, y

b) Cuando se hiciere escala en Santa María en los vuelos con destino a o proveniente de cualquier punto del territorio continental español. El anuncio de la supresión de una o más escalas no impedirá su eventual realización.

3. — En la medida en que los servicios locales y regionales, creados ya o que se creen en el futuro, no satisfagan la demanda del tráfico entre los puntos abajo indicados, la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Colombia gozarán del derecho de embarcar y desembarcar en Lisboa y en Santa María tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, destinado a o proveniente de, respectivamente, Paris, Roma y Londres, y Islas Bermudas. Sin embargo, será necesario para el ejercicio de este derecho entre Lisboa y Paris, y entre Lisboa y Londres, el acuerdo previo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. — Queda entendido que, en las rutas arriba mencionadas, la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Colombia no podrán embarcar o desembarcar en ningún punto del territorio portugués tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, destinado a o proveniente de cualquier punto del territorio español.

(Firmado) P. CUNHA

(Firmado) L. NÚÑEZ

(Firmado) M. OBREGÓN

QUADRO II

ROTAS COLOMBIANAS QUE TERMINAM EM TERRITÓRIO PORTUGUÊS OU QUE O ATRAVESSAM

a) Barranquilla—Caracas—Porto Rico—Bermudas—Santa Maria (Açores)—Lisboa—pontos mais além fora de Portugal; ou

Barranquilla—Caracas—Puerto España—Ilha do Sal—Lisboa—pontos mais além fora de Portugal.

b) Pontos mais além fora de Portugal—Lisboa—Santa Maria (Açores)—Bermudas—Porto Rico—Caracas—Barranquilla; ou

Pontos mais além fora de Portugal—Lisboa—Ilha do Sal—Puerto España—Caracas—Barranquilla.

1. — As rotas acima mencionadas podem ser alteradas por acôrdo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

2. — A empresa ou empresas que explorem estas rotas poderão suprimir uma ou mais escalas intermédias, com excepção de Santa Maria (Açores) ou Ilha do Sal, desde que essa supressão seja previamente anunciada nos horários das referidas empresas. A escala em Lisboa não poderá ser suprimida :

a) Se fôr sobrevoado o território continental português, e

b) Quando se fizer escala em Santa Maria, nos vôos com destino a ou provenientes de qualquer ponto do território continental espanhol. O anúncio da supressão de uma ou mais escalas não impedirá a sua eventual realização.

3. — Na medida em que os serviços locais e regionais, já criados ou a criar, não satisfaçam a procura de tráfego entre os pontos abaixo indicados, a empresa ou empresas designadas pelo Governo da Colombia, gozarão do direito de embarcar e desembarcar em Lisboa e em Santa Maria tráfego internacional de passageiros, carga e correio, destinado a ou proveniente de, respectivamente, Paris, Roma e Londres, e Ilhas Bermudas. No entanto, para o exercício deste direito entre Lisboa e Paris e entre Lisboa e Londres, será necessário o acôrdo prévio entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

4. — Fica entendido que, nas rotas acima mencionadas, a empresa ou empresas designadas pelo Governo da Colombia não poderão embarcar ou desembarcar em qualquer ponto do território português tráfego internacional de passageiros, carga e correio destinado a ou proveniente de qualquer ponto do território espanhol.

(Assinado) P. CUNHA

(Assinado) L. NÚÑEZ

(Assinado) M. OBREGÓN

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 1469. AGREEMENT¹ ON CIVIL AIR TRANSPORT BETWEEN THE GOVERNMENTS OF PORTUGAL AND COLOMBIA. SIGNED AT LISBON, ON 9 MARCH 1951

The Governments of Portugal and Colombia, desiring to promote civil air transport between their respective territories, in conformity with the resolution² adopted on 7 December 1944 by the International Civil Aviation Conference at Chicago, Illinois, U.S.A., recommending a standard form for agreements on provisional air routes and services, have concluded the present Agreement, which shall govern regular air transport services between the said territories, in the following terms :

Article I

For the application of this Agreement and its annex, except as otherwise provided in the text :

(a) The term "aeronautical authority" shall signify :

So far as concerns Portugal, the "Direcção Geral da Aeronáutica Civil" or any other body or organization authorized to carry out the functions at present performed by the "Direcção Geral da Aeronáutica Civil";

So far as concerns Colombia, the "Dirección General de Aeronáutica Civil" or any other body or organization authorized to carry out the functions at present performed by the "Dirección General de Aeronáutica Civil".

(b) The term "airline designated" shall signify an airline which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties has indicated, in writing, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline which that Party intends to designate, under article III of this Agreement, to operate the routes mentioned in the respective notification.

(c) The word "territory" corresponds to the definition in article II of the Chicago Convention on International Civil Aviation³ (7 December 1944).

¹ Came into force on 9 March 1951, as from the date of signature, in accordance with article XIV.

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.

³ 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 1469. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU PORTUGAL ET LE GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS. SIGNÉ A LISBONNE, LE 9 MARS 1951

Le Gouvernement du Portugal et le Gouvernement de la Colombie, désireux d'encourager les transports aériens civils entre leurs territoires, et se conformant à la résolution² adoptée le 7 décembre 1944 par la Conférence de l'aviation civile internationale à Chicago (Illinois, États-Unis d'Amérique), qui recommande un modèle uniforme d'accord sur les routes et services aériens provisoires, ont conclu le présent Accord qui régira les services réguliers de transports aériens entre lesdites territoires.

Article premier

Aux fins du présent Accord et de son annexe et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne :

En ce qui concerne le Portugal, la Direction générale de l'aéronautique civile (*Direcção Geral da Aeronáutica Civil*) ou tout autre service ou organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par cette Direction ;

En ce qui concerne la Colombie, la Direction générale de l'aéronautique civile (*Dirección General de Aeronáutica Civil*) ou tout autre service ou organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par cette Direction.

b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens dont les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront indiqué, par notification écrite aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, qu'elle est l'entreprise que la première Partie contractante a l'intention de désigner, conformément à l'article III du présent Accord, pour exploiter les routes indiquées dans la notification.

c) Le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale³ (7 décembre 1944).

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 9 mars 1951, conformément à l'article XIV.

² OPACI, Conférence internationale de l'aviation civile de Chicago, *Acte final et appendices*, document 2187, p. 22.

³ 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.

(d) The definitions given in article 96, paragraphs (a), (b) and (d), of the Chicago Convention on International Civil Aviation (7 December 1944) shall apply to this Agreement.

Article II

The Contracting Parties shall grant each other the necessary rights, as specified in the annex, for the establishment of the international civil air routes and services specified therein. Such services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to which the rights are granted.

Article III

(a) Each of the services to which the preceding article refers shall be put into operation as soon as the Contracting Party entitled thereto has designated one or more airlines to operate the route in question, and the other Contracting Party shall be bound to give the necessary permission provided that the airline or airlines so designated satisfy the conditions set forth in the present article and in article VIII.

Before inauguration of the services contemplated in the present Agreement, any airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations normally applied by those authorities, that it is qualified to operate such a service. The inauguration of services is further subject, in areas of hostilities or military occupation or in areas affected thereby, to the approval of the competent military authorities.

(b) It is understood that either Contracting Party granted commercial rights under this Agreement shall exercise them at the earliest possible date, except in the case of temporary inability to do so.

Article IV

Operating rights previously granted by either Contracting Party to a third State or an airline shall continue in force in accordance with the terms on which they were granted.

Article V

In order to avoid discrimination and ensure equality of treatment :

(a) Each of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, fair and reasonable charges for the use of airports and other facilities. Each

d) Les définitions données aux alinéas *a*, *b* et *d* de l'article 96 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (7 décembre 1944) valent pour le présent Accord.

Article II

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe en vue d'établir les routes et services aériens civils internationaux définis dans ladite annexe. Ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article III

a) Chacun des services visés à l'article précédent sera mis en exploitation dès que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises pour exploiter la route en question, et que l'autre Partie contractante aura accordé la permission voulue, qui ne pourra être refusée dès lors que l'entreprise ou les entreprises désignées satisfont aux conditions prévues par le présent article et l'article VIII.

Avant la mise en exploitation des services prévus dans le présent Accord, l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pourra être tenue de fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément aux lois et règlements normalement appliqués par celles-ci, la preuve qu'elle est en mesure d'assurer cette exploitation. En outre, dans les régions où se dérouleraient des hostilités ou qui seraient soumises à l'occupation militaire, ou dans les régions affectées par ces hostilités ou cette occupation, la mise en exploitation des services sera subordonnée à l'approbation des autorités militaires compétentes.

b) Il est entendu que chacune des Parties contractantes à laquelle des droits commerciaux sont accordés en vertu du présent Accord devra les exercer dans le plus bref délai possible, sauf si elle est temporairement hors d'état de le faire.

Article IV

Les droits d'exploitation accordés antérieurement par l'une des Parties contractantes à un État tiers ou à une entreprise de transports aériens demeureront en vigueur dans les conditions convenues.

Article V

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

of the Contracting Parties agrees, however, that such charges shall not be higher than those 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 civil aircraft in the territory of either Contracting Party by the other Contracting Party or by its nationals, and intended solely for use by the aircraft of the latter Contracting Party's airlines, shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees and other duties or charges, the same treatment as national airlines or most-favoured-nation treatment.

(c) Aircraft employed in the services covered by this Agreement, and fuel supplies, lubricating oils, spare parts, regular equipment and other aircraft stores carried by civil aircraft of an airline of either Contracting Party authorized to operate the routes and services specified in the annex shall, upon entering or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees and other similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

(d) Goods exempted under the terms of the preceding paragraph may only be unloaded with the permission of the customs authorities concerned, and shall remain under fiscal supervision until re-exported.

Article VI

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

Article VII

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

(b) The laws and regulations of either Contracting Party concerning the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo, and the formalities relating to entry, clearance, immigration, passports, customs

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 de ces aéronefs, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes, du traitement accordé aux aéronefs nationaux ou à ceux de la nation la plus favorisée.

c) Les aéronefs affectés aux services prévus par le présent Accord, les stocks de carburants, d'huiles lubrifiantes et de pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord d'un aéronef civil appartenant à une entreprise de l'une des Parties contractantes autorisée à exploiter les routes et services définis dans l'annexe 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 ledit aéronef au cours de vols au-dessus dudit territoire.

d) Les marchandises ainsi exemptées ne pourront être déchargées qu'avec l'autorisation des autorités douanières intéressées, et demeureront sous la surveillance de la douane jusqu'au moment de leur réexportation.

Article VI

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 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 licences accordés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article VII

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 durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront 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 la première Partie contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises ou leurs représentants seront tenus de se conformer, à l'entrée et à la sortie du territoire d'une Partie contractante ou pendant le séjour à l'intérieur de ce territoire, aux

and quarantine shall be complied with by or on behalf of the passengers, crew and forwarding agents concerned, upon entering or leaving and while within the territory of that Contracting Party.

Article VIII

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the authorization granted to any airline designated by the other Contracting Party if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of one or other of the Contracting Parties, or in case of failure on the part of the airline designated to comply with the laws and regulations referred to in article VII, or to observe the conditions subject to which rights have granted to it in accordance with this Agreement.

Article IX

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

Article X

Should either of the Contracting Parties consider it desirable to modify the conditions specified in the annex, it shall make proposals in that sense to the other Party, and the aeronautical authorities of both Parties shall enter into negotiations within sixty days from the date of such proposals. If the said authorities reach agreement on new conditions, or on the modification of those laid down in the annex, the said agreement shall enter into force after ratification by exchange of diplomatic notes.

Article XI

Any dispute between the Contracting Parties regarding the interpretation or application of the present Agreement or its annex shall be referred for decision to the International Civil Aviation Organization, unless the Contracting Parties agree to refer the dispute to an arbitral tribunal appointed by the two Contracting Parties, or to some other body or organization. The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

Article XII

Should the two Contracting Parties ratify or accede to any multilateral air convention, the present Agreement and its annex shall be amended so as to conform with the provisions of that convention, as soon as it comes into force for the two Contracting Parties.

lois et règlements de ladite Partie régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, des équipages ou des marchandises, tels que ceux qui s'appliquent aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine.

Article VIII

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer la permission accordée 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 l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou lorsque l'entreprise ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article VII ou ne remplira pas les conditions auxquelles les droits ont été accordés en vertu du présent Accord.

Article IX

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article X

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les conditions prévues dans l'annexe, elle en fera la proposition à l'autre Partie, et les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la proposition. Si lesdites autorités parviennent à une entente au sujet de conditions nouvelles ou de modifications aux conditions prévues dans l'annexe, cette entente prendra effet après qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article XI

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

Article XII

Au cas où les deux Parties contractantes viendraient à ratifier une convention aérienne multilatérale ou à y adhérer, le présent Accord et son annexe seront modifiés de manière qu'ils soient conformes aux dispositions de ladite convention, dès que celle-ci entrera en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes.

Article XIII

Either Contracting Party may, at any time, give notice to the other that it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. Such notice having been given, the present Agreement shall expire twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless such notice be withdrawn by common consent before the end of that period. Failing acknowledgment of receipt of the notice by the Contracting Party to which it was addressed, notice shall be deemed to have been received fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article XIV

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

DONE at Lisbon, this ninth day of March, nineteen hundred and fifty-one, in duplicate, in the Spanish and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Portugal :
(Signed) Paulo CUNHA

For the Government of Colombia :
(Signed) LUCIO PABÓN NÚÑEZ
(Signed) MAURICIO OBREGÓN

ANNEX

1. The airline or airlines authorized to operate air services on the routes specified in schedule I to this annex shall be designated by the Portuguese Government.
2. The airline or airlines authorized to operate air services on the routes specified in schedule II to this annex shall be designated by the Colombian Government.
3. For the purpose of operating air services on the routes specified in schedule I, the Portuguese airlines designed in accordance with paragraph 1 above shall have the right to cross Colombian territory without landing, to make non-traffic stops therein and to pick up and set down international passenger, cargo and mail traffic as provided in this annex, and in addition shall have the right to use, on the said routes, airports and ancillary facilities designated for international traffic.
4. For the purpose of operating air services on the routes specified in schedule II, the Colombian airlines designated in accordance with paragraph 2 above shall have the right to cross Portuguese territory without landing, to make non-traffic stops therein and to pick up and set down international passenger, cargo and mail traffic as provided in this annex, and in addition shall have the right to use, on the said routes, airports and ancillary facilities designated for international traffic.

Article XIII

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 à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lorsque pareille notification sera donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante l'aura reçue, à moins qu'elle 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 XIV

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

FAIT à Lisbonne, le neuf mars mil neuf cent cinquante et un, en double exemplaire, en langue espagnole et en langue portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Portugal :	Pour le Gouvernement de la Colombie :
(Signé) Paulo CUNHA	(Signé) LUCIO PABÓN NÚÑEZ
	(Signé) MAURICIO OBREGÓN

A N N E X E

1. L'entreprise ou les entreprises chargées d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées au tableau I de la présente annexe seront désignées par le Gouvernement portugais.
2. L'entreprise ou les entreprises chargées d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées au tableau II de la présente annexe seront désignées par le Gouvernement colombien.
3. Aux fins d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées au tableau I, les entreprises portugaises désignées conformément au paragraphe 1 ci-dessus bénéficieront, sur le territoire colombien, du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier dans les conditions prévues dans la présente annexe, ainsi que du droit d'utiliser, sur lesdites routes, les aérodromes et facilités auxiliaires affectés au trafic international.
4. Aux fins d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées au tableau II, les entreprises colombiennes désignées conformément au paragraphe 2 ci-dessus bénéficieront, sur le territoire portugais, du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier dans les conditions prévues dans la présente annexe, ainsi que du droit d'utiliser, sur lesdites routes, les aérodromes et facilités auxiliaires affectés au trafic international.

5. The air transport facilities provided for the public shall bear a close relationship to the requirements for such transport.

6. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of each Contracting Party to operate on those routes between their respective territories which are covered by this Agreement and its annex.

7. In the operation by the airlines of either Government of the trunk services specified in schedules I and II to this annex, the interests of the airlines of the other Government shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides over the whole or part of the same routes.

8. It is the understanding of both Governments that the primary objective of services operated by an airline designated under the present Agreement and its annex shall be the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country to which the airline belongs and the country of ultimate destination of the traffic. On such services the right to pick up and set down international passenger, cargo and mail traffic to or from third countries at any points or points on the routes specified in this annex shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of air transport to which both Governments have subscribed, and shall be subject to the general principle that capacity shall be related to :

(a) Traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;

(b) The requirements of economical operation of the services in question;

(c) The traffic requirements of the area traversed, in so far as they are not satisfied by local and regional air services.

9. If the whole or part of any route specified in schedules I and II of this annex is served by the airlines of both Contracting Parties, they may open negotiations with a view to a system of co-operative working over the said route or part thereof. Any agreement reached shall be submitted for approval to the competent aeronautical authorities of the two Parties.

10. For the purposes of the two preceding paragraphs, the Colombian Government formally recognizes the very special nature of the air services between Portugal and Brazil, which shall be considered as being of the same character as the last category of services mentioned in paragraph 8 (c). The Portuguese Government in turn recognizes the very special nature of the air services between Colombia and Ecuador.

11. The rates to be determined in accordance with paragraph 12 below shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors such as operating costs, a reasonable profit margin, the rates fixed by any other regular operators and the special characteristics of each service.

12. The rates to be charged on the routes or parts thereof operated by airlines of the two Contracting Parties shall be agreed upon in the first instance between the

5. Les moyens de transports aériens mis à la disposition du public devront être adaptés de près à ses besoins.

6. Les entreprises de transports aériens des deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les routes reliant leurs territoires respectifs visées dans l'Accord et la présente annexe.

7. Dans l'exploitation, par les entreprises de l'un des deux Gouvernements, des services long-courriers indiqués aux tableaux I et II de la présente annexe, les intérêts des entreprises de l'autre Gouvernement seront pris en considération, afin que les services assurés par ces dernières sur tout ou partie des mêmes routes ne soient pas indûment affectés.

8. Les deux Gouvernements sont convenus que les services assurés en vertu de l'Accord et de la présente annexe par une entreprise désignée auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont l'entreprise est ressortissante et le pays de dernière destination du trafic. Le droit de charger et de décharger en trafic international, au cours de l'exploitation desdits services, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers, en un ou plusieurs points situés sur les routes indiquées dans la présente annexe, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique des transports aériens approuvés par les deux Gouvernements et sera soumis au principe général suivant lequel la capacité doit être en rapport avec :

- a) Les exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- b) Les exigences de l'exploitation économique des services; et
- c) Les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, dans la mesure où les services aériens locaux et régionaux sont insuffisants.

9. Si l'une des routes indiquées aux tableaux I et II de la présente annexe est desservie en totalité ou en partie par les entreprises des deux Parties contractantes, ces entreprises pourront se concerter en vue d'aboutir à une formule de coopération pour l'exploitation de ladite route ou section de route. Si elles parviennent à un accord, celui-ci sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux Parties.

10. Aux fins de l'application des deux paragraphes précédents, le Gouvernement colombien reconnaît expressément la nature très particulière des services aériens entre le Portugal et le Brésil, qui seront considérés comme ayant le même caractère que la dernière catégorie des services mentionnés à l'alinéa c du paragraphe 8. Le Gouvernement portugais, de son côté, reconnaît la nature très particulière des services aériens entre la Colombie et l'Équateur.

11. Les tarifs arrêtés conformément aux dispositions du paragraphe suivant 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 tarifs appliqués par toute autre entreprise assurant des services réguliers, ainsi que des caractéristiques de chaque service.

12. Les tarifs applicables sur les routes ou sections des routes exploitées par les entreprises des deux Parties contractantes seront fixés en premier lieu par voie d'accord

airlines, and shall then be submitted for approval to the aeronautical authorities of the said Contracting Parties. In fixing such rates, the recommendations of the International Air Transport Association shall be taken into consideration. In the event of the airlines being unable to reach agreement, the Contracting Parties shall endeavour to reach an agreement. Should they fail to do so, the procedure laid down in article XI of this Agreement shall be followed.

13. It is understood that this Agreement shall not prevent either Contracting Party from concluding agreements on the apportionment of traffic with any of the countries covered by the routes mentioned in schedules I and II of this annex, without prejudice to the free exercise of the rights conferred by the Agreement and this annex of the airlines of the other Contracting Party operating services over the whole or part of those routes.

(Signed) P. CUNHA

(Signed) L. NÚÑEZ
(Signed) M. OBREGÓN

SCHEDULE I

PORTUGUESE ROUTES TERMINATING IN OR CROSSING COLOMBIAN TERRITORY

(a) Lisbon—Ilha de Sal—Cayenne—Paramaribo—Georgetown—Port-of-Spain—Caracas—Barranquilla—and points beyond outside Colombia, in both directions.

(b) Lisbon—Santa Maria (Azores)—Bermuda—Miami—Cuba or Puerto Rico—Barranquilla—and points beyond outside Colombia, in both directions.

1. The above-mentioned routes may be modified by agreement between the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

2. The airline or airlines operating these routes may omit one or more intermediate stops provided the omission is previously announced in the time-tables of the said airlines. Nevertheless, the airline or airlines designated by the Portuguese Government to fly over Colombian territory must land once in each flight in either direction at Barranquilla airport. Announcement of the omission of one or more stops does not mean that they may not take place.

3. To the extent to which local and regional services, already set up or to be set up in the future, do not meet the traffic requirements between the points indicated below, the airline or airlines designated by the Government of Portugal shall have the right to pick up and set down international passenger, cargo and mail traffic to or from Bermuda, Port-of-Spain, Cuba or Puerto Rico and Caracas. This right may not however be exercised between Barranquilla and Cuba or Puerto Rico, and between Barranquilla and Caracas without previous agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

entre lesdites entreprises et soumis ensuite à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Il sera tenu compte, pour la fixation de ces tarifs, des recommandations de l'Association du transport aérien international. 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, il y aura lieu d'appliquer la procédure prévue à l'article XI de l'Accord.

13. Il est entendu que le présent Accord n'interdit pas à une Partie contractante de conclure des accords de répartition du trafic avec l'un quelconque des pays desservis par les routes indiquées aux tableaux I et II de la présente annexe, sans préjudice du libre exercice des droits concédés en vertu de l'Accord et de la présente annexe aux entreprises de l'autre Partie contractante qui exploitent des services sur tout ou partie desdites routes.

(Signé) P. CUNHA

(Signé) L. NÚÑEZ
(Signé) M. OBREGÓN

TABLEAU I

ROUTES PORTUGAISES AYANT LEUR POINT TERMINUS EN TERRITOIRE COLOMBIEN OU TRAVERSANT CE TERRITOIRE

a) Lisbonne—île du Sel—Cayenne—Paramaribo—Georgetown—Port-d'Espagne—Caracas—Barranquilla—points au-delà de la Colombie; dans les deux sens.

b) Lisbonne—île Santa-Maria (Açores)—Bermudes—Miami—Cuba ou Porto-Rico—Barranquilla—points au-delà de la Colombie; dans les deux sens.

1. Ces routes pourront être modifiées de commun accord par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. L'entreprise ou les entreprises qui exploitent ces routes pourront supprimer une ou plusieurs des escales intermédiaires prévues, à condition que ces suppressions soient annoncées au préalable dans leurs horaires. Cependant, les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par le Gouvernement portugais qui survolent le territoire colombien devront atterrir une fois, au cours de chaque vol aller et retour, sur l'aéroport de Barranquilla. L'annonce de la suppression d'une ou de plusieurs escales n'interdira pas aux aéronefs d'atterrir en ces points le cas échéant.

3. Dans la mesure où les services locaux et régionaux existants ou qui viendraient à être créés dans l'avenir ne suffiront pas à faire face aux exigences du trafic entre les points indiqués ci-après, l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Portugal auront le droit de charger et de décharger à Barranquilla, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance des Bermudes, de Port-d'Espagne, de Cuba ou Porto-Rico et de Caracas. Toutefois, l'exercice de ce droit entre Barranquilla et Cuba ou Porto-Rico, ainsi qu'entre Barranquilla et Caracas, sera subordonné à l'accord préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. It is understood that, on the above-mentioned routes, the airline or airlines designated by the Government of Portugal may not pick up or set down at any point on Colombian territory international passenger, cargo and mail traffic to or from any point in the territory of the United States of America.

(Signed) P. CUNHA

(Signed) L. NÚÑEZ

(Signed) M. OBREGÓN

SCHEDULE II

COLOMBIAN ROUTES TERMINATING IN OR CROSSING PORTUGUESE TERRITORY

(a) Barranquilla—Caracas—Puerto Rico—Bermuda—Santa Maria (Azores)—Lisbon—and points beyond outside Portugal; or

Barranquilla—Caracas—Port-of-Spain—Ilha de Sal—Lisbon—and points beyond outside Portugal.

(b) Points beyond outside Portugal—Lisbon—Santa Maria (Azores)—Bermuda—Puerto Rico—Caracas—Barranquilla; or

Points beyond outside Portugal—Lisbon—Ilha de Sal—Port-of-Spain—Caracas—Barranquilla.

1. The above-mentioned routes may be modified by agreement between the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

2. The airline or airlines operating these routes may omit one or more intermediate stops, with the exception of Santa Maria or Ilha de Sal, provided the omission is previously announced in the time-tables of the said airlines. The stop at Lisbon may not be omitted:

(a) If the aircraft flies over Portuguese continental territory, and

(b) When a stop is made at Santa Maria on flights to or from any point in Spanish continental territory. Announcement of the omission of one or more stops does not mean that they may not take place.

3. To the extent to which local and regional services, already set up or to be set up in the future, do not meet the traffic requirements between the points indicated below, the airline or airlines designated by the Government of Colombia shall have the right to pick up and set down at Lisbon and Santa Maria international passenger, cargo and mail traffic to or from Paris, Rome and London, and Bermuda respectively. This right may not however be exercised between Lisbon and Paris, and between Lisbon and London, without previous agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

4. It is understood that, on the above-mentioned routes, the airline or airlines designated by the Government of Colombia may not pick up or set down at any point on Portuguese territory international passenger, cargo and mail traffic to or from any point in Spanish territory.

(Signed) P. CUNHA

(Signed) L. NÚÑEZ

(Signed) M. OBREGÓN

4. Il est convenu que, sur les routes susindiquées, l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Portugal ne pourront en aucun point du territoire colombien charger ou décharger en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier à destination ou en provenance d'un point situé sur le territoire des États-Unis d'Amérique.

(Signé) P. CUNHA

(Signé) L. NÚÑEZ

(Signé) M. OBREGÓN

TABLEAU II

ROUTES COLOMBIENNES AYANT LEUR POINT TERMINUS EN TERRITOIRE PORTUGAIS OU TRAVERSANT CE TERRITOIRE

a) Barranquilla—Caracas—Porto-Rico—Bermudes—île Santa-Maria (Açores)—Lisbonne—points au-delà du Portugal; ou

Barranquilla—Caracas—Port-d'Espagne—île du Sel—Lisbonne—points au-delà du Portugal.

b) Points au-delà du Portugal—Lisbonne—île Santa-Maria (Açores)—Bermudes—Porto-Rico—Caracas—Barranquilla; ou

Points au-delà du Portugal—Lisbonne—île du Sel—Port d'Espagne—Caracas—Barranquilla.

1. Ces routes pourront être modifiées de commun accord par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. L'entreprise ou les entreprises qui exploitent ces routes pourront supprimer une ou plusieurs escales intermédiaires, à l'exception de celles de l'île Santa-Maria ou de l'île du Sel, à condition que ces suppressions soient annoncées au préalable dans leurs horaires. L'escale de Lisbonne ne pourra être supprimée :

a) Si l'aéronef survole le territoire continental du Portugal, ou

b) S'il fait escale à l'île Santa-Maria au cours de vols à destination ou en provenance d'un point quelconque situé sur le territoire continental de l'Espagne. L'annonce de la suppression d'une ou de plusieurs escales n'interdira pas aux aéronefs d'atterrir en ces points le cas échéant.

3. Dans la mesure où les services locaux et régionaux existants ou qui viendraient à être créés dans l'avenir ne suffiront pas à faire face aux exigences du trafic entre les points indiqués ci-après, l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de la Colombie auront le droit de charger et de décharger à Lisbonne et à l'île Santa-Maria, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de Paris, Rome et Londres ou des Bermudes, respectivement. Toutefois, l'exercice de ce droit entre Lisbonne et Paris, ainsi qu'entre Lisbonne et Londres, sera subordonné à l'Accord préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Il est convenu que, sur les routes susindiquées, l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de la Colombie ne pourront en aucun point du territoire portugais charger ou décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier à destination ou en provenance d'un point situé en territoire espagnol.

(Signé) P. CUNHA

(Signé) L. NÚÑEZ

(Signé) M. OBREGÓN

No. 1470

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

**Agreement for air services between and beyond their
respective territories (with annex and exchange of
notes). Signed at Baghdad, on 19 April 1951**

Official texts: English and Arabic.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

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

**Accord relatif aux services aériens entre les territoires des
deux pays et au-delà (avec annexe et échange de notes).
Signé à Bagdad, le 19 avril 1951**

Textes officiels anglais et arabe.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

القسم الثاني

السبل التي تعمل فيها المؤسمة أو المؤسمات الجوية الممينة من قبل العراق

١	٢	٣	٤
نقاط في الأراضي المراقبة	نقاط متوسطة حسب الرغبة	نقاط في أراضي المملكة المتحدة ينتهي فيها السبل الجوي أو يمر فيها حسب الرغبة.	أية نقطة واحدة أو أكثر مسن النقاط التالية باعتبارها نقطة مرور حسب الرغبة.
(١) العراق	الظهران	الشارجة	كراحي وما وراثها.
(٢) العراق		الكويك	عبادان
(٣) العراق		الكويك	البحرين
(٤) العراق		قيصر	
(٥) العراق	الشام و/أو بيروت و/أو القاهرة اتينة مالطة و/أو نقطة في ايطاليا نقطة في سويسرا نقطة في فرنسا		

يسوغ للمؤسمة أو للمؤسمات الجوية الممينة من قبل العراق الاستغناء في أية رحلة من الرحلات أو في جميعها عن الهبوط في أية نقطة من النقاط المذكورة اعلاه بشرط أن تبدأ المصالح المتفق على تسجيلها على هذه السبل من نقطة تقع في الأراضي المراقبة.

الجدول

القسم الأول

السبل التي تعمل فيها المؤسمة أو المؤسعات الجوية التي تملكها المملكة المتحدة

١	٢	٣	٤
نقاط في أراضي المملكة المتحدة	نقاط متوسطة حسب الرقعة	نقاط في الأراضي المراقبة ينتهي فيها السبيل الجوي أو يمر بها حسب الرقعة.	أية نقطة واحدة أو أكثر من النقاط التالية باعتبارها نقطة خاتمة أو نقطة مرور حسب الرقعة.
(١) لندن	زوريخ/أو روما (أو مالطة أو طرابلس) القاهرة.	البحر	كراچی وما وراءها
(٢) لندن	زوريخ/أو روما بيروت (أو الشام)	البحر	الكويت وما وراءها
(٣) لندن	زوريخ/أو روما	بغداد	البحرين كراچی ومنها إما (أ) إلى بومباي وما وراءها من النقاط. (ب) أو دلهي كلكتا وما وراءها من النقاط.
(٤) قبرص		بغداد	
(٥) البحرين	الكويت	بغداد	

يصح للمؤسمة أو للمؤسعات الجوية الممينة من قبل المملكة المتحدة الاستغناء في أية رحلة من الرحلات أو في جميعها عن الهبوط في أية نقطة من النقاط المذكورة أعلاه بشرط أن تبدأ المصالح المتفق علسي تسيرها على هذه السبل من نقطة تقع في أراضي المملكة المتحدة.

المادة الثالثة عشرة

ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور سنة عن تاريخ استلام أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر اخطارا بانهاية الا اذا سحب الاخطار بالاتفاق قبل انقضاء هذه المدة ويبلغ هذا الاخطار في عين الوقت الى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي وفي حالة عدم الاعتراف باستلامه يعتبر تسلّم الاخطار واقعا بعد استلام الاخطار من قبل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي باربعة عشر يوما*

المادة الرابعة عشرة

يسجل هذا الاتفاق في مجلس منظمة الطيران المدني الدولي

المادة الخامسة عشرة

يكون هذا الاتفاق نافذا من تاريخ التوقيع عليه *

وشهادة على ذلك وقع المفوضان الموقمان ادناه المخولان بذلك رسميا من قبل حكومتهما على
هذا الاتفاق ووضعا ختيمهما عليه *

حرر في اليوم التاسع عشر من نيسان ١٩٥١ في بغداد بنصختين باللغتين العربية والانكليزية
وكلا النصين صححان على التساوي *

سفير صاحب الجلالة البريطانية
نهاية عن حكومة المملكة المتحدة

وزير المواصلات والاشغال
نهاية عن حكومة المملكة العراقية

المادة العاشرة

- ١ - إذا نشأ بين الطرفين خلاف حول تفسير هذا الاتفاق أو تطبيقه يحسم الطرفان المتعاقدان نسي بادي الأمر بتسويته بالمفاوضة بينهما*.
- ٢ - إذا عجز الطرفان المتعاقدان عن التوصل الى حله بطريقة المفاوضة -
 أ - فلهما أن يتفقا على احوالة النزاع للفصل فيه الى مجلس تحكيم يعين بالاتفاق بينهما أو الى أى شخص أو هيئة أخرى*.
 ب - وإذا لم يتفقا على هذا النحو أو اذا اتفقا على احوالة النزاع على مجلس تحكيم ولكنهما عجزا عن الاتفاق على قوائم ذلك المجلس فلكل من الطرفين المتعاقدين احوالة النزاع للفصل فيه الى أى مجلس مختص لحسمه قد يتألف فيها بعد ضمن منظمة الطيران المدني الدولي وإذا لم يكن هناك مجلس كهذا فيحال الى مجلس المنظمة المذكورة*.
- ٣ - يتعهد الطرفان المتعاقدان بالامتنال الى أى قرار يصدر بمقتضى الفقرة (٢) من هذه المادة*.
- ٤ - اذا لم يتم أحد الطرفين المتعاقدين أو مؤسسة جوية معينة من قبل أى من الطرفين المتعاقدين بمراماة القرار الصادر بمقتضى الفقرة (٢) من هذه المادة واستمر على ذلك فللطرف المتعاقد الاخر تقييد الحقوق التى منحها بمقتضى هذا الاتفاق الى الصرف المتعاقد المقصر أو الى المؤسسة أو المؤسسة مساهمات الجوية التابعة لذلك الطرف المتعاقد أو الى المؤسسة الجوية المقصرة أو ايقاف تلك الحقوق أو الغاؤها*.

المادة الحادية عشرة

إذا وضع موضع الاجراء ميثاق عام متعدد الاطراف حول حقوق النقل للمصالح الجوية الدولية نافذة نافذة على كلا الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بحيث يصبح منسجما مع أحكام ذلك الميثاق*.

المادة الثانية عشرة

- ١ - للمؤسسة الجوية الممثلة من جانب أى من الطرفين المتعاقدين أن تتفاوض عن النزول في أية نقطة أو نقاط واقعة على السبل المعبئة في جميع رحلاتها أو أية رحلة منها*.
- ٢ - اذا رأى أى من الطرفين المتعاقدين بأن من المرغوب فيه تضييق أحكام هذا الاتفاق بأية صورة من الصور فله أن يطلب التشاور عن ذلك ما بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين ويبدأ هذا التشاور خلال (٦٠) يوما من تاريخ وقوع الطلب* وعندما تتفق السلطات المشار اليها آنفا على ادخال تغييرات على هذا الاتفاق تصبح التغييرات مرعية الاجراء* حالما تزود بمذكرات تتبادل بالطرق الدبلوماسية ويجب أن تبلغ فوراً الى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي*.

المادة السابعة

تقدم سلطات الطيران في كل من الطرفين المتعاقدين الى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر حسب طلبها ؛ -

- أ - ما يناسب من الاحصائيات لفحص عدد رحلات المصالح المتفق عليها ومقدار استعمالها .
ب - ما يعقل احتياجهما اليه من حين لآخر من البيانات عما نقلته مؤسساته الجوية المعينة الماملة الى أراضي الطرف المتعاقد الآخر أو منها أو غيرها بما في ذلك من معلومات عن منشأ تلك المنقولات والجهات التي آلت اليها .

المادة الثامنة

١ - تحدد تعريفات الأجر التي تستوفي في أي مصلحة تسمي وفقاً لهذا الاتفاق على حسب معقولة مع مراعاة جميع العوامل التي لها مساس بها بما في ذلك تكاليف التشغيل والامتداد في الأرباح وميزات المصلحة (من ذلك التفاوت في السرعة والراحة) وما يحتويه من الأجر من قبل مؤسسات جوية أخرى على أي قسم من السبل المعينة .

٢ - تتفق المؤسسات الجوية المعينة والتي يهيمها الأمر فيما بينها أن يمكن على تعريفات الأجر وبمبلغ الممولة الذي يعطى للوكلاء وذلك بالتشاور مع سائر المؤسسات الجوية الماملة على امتداد تلك السبل أو على البعض منها ويكون التوصل الى ذلك الاتفاق باتباع الطريقة المعينة من قبل اتحاد النقل الجوي الدولي لتحديد الأجر كلما أمكن ذلك وتكون التعريفات التي يتفق عليها على هذه الصورة خاضعة الى موافقة سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين .

٣ - اذا لم تستطع المؤسسات الجوية المعينة الاتفاق فيما بينها أو اذا عجزت لسبب من الاحباب عن التوافق على تعريفات الأجر وفقاً لاحكام الفقرة (٢) فتسمى سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين لتعيين تعريفات الأجر بالاتفاق فيما بينها .

٤ - اذا لم تتوصل سلطات الطيران الى الاتفاق فيحسم الخلاف وفقاً لاحكام المادة العاشرة .

٥ - لا يعمل بأية تعريفات أجرة اذا لم ترض بها سلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين وذلك فيما عدا الاحوال التي ورد ذكرها في الفقرة (٣) من المادة العاشرة .

المادة التاسعة

تجرى مشاورات في مواعيد منتظمة ومتقاربة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين لتأمين التعاون الوثيق في جميع الشؤون التي لها مساس بتنفيذ هذا الاتفاق .

المادة الخامسة

١ - مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق تتمتع المؤسسة الجوية المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين أياً استنمارها المصالح المتفق عليها (أ) بحق تحليق طائراتها عبر الأراضي الطرف المتعاقد الآخر (ب) والهبوط في الأراضي المذكورة لغرض مقاصد النقل (ج) والهبوط في الأراضي المذكورة في النقاط المبينة في ملحق هذا الاتفاق لغرض انزال منقولات فيها من ركاب أو وسق أو بريد وارداً من مختلف الدول أو شحن هذه المنقولات من تلك النقاط .

٢ - لا يعتبر ما في الفقرة (١) من هذه المادة ما يدخل المؤسسة الجوية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين حق نقل الركاب أو الوسق أو البريد من أراضي الطرف المتعاقد الآخر لقا مكالفاً أو أجرة بقصد اتصالها الى نقطة أخرى داخل أراضي ذلك الطرف المتعاقد الآخر .

المادة السادسة

١ - يكون للمؤسسات الجوية التابعة للطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتساوية لاستثمار المصالح المتفق عليها في السبل المعنية بين أراضي كل منهما .

٢ - عند تشغيل المصالح الجوية المتفق عليها يجب على المؤسسة الجوية التابعة الى كل من الطرفين المتعاقدين أن تأخذ بنظر الاعتبار مصالح المؤسسة الجوية التابعة الى الطرف المتعاقد الآخر بخصية عدم التأثر على المصالح الجوية التي تسيرها على امتداد السبل نفسها أو البعز منها تأثراً لا يبرر له .

٣ - يلزم أن يكون للمصالح الجوية المتفق عليها التي يقدمها كلا الطرفين المتعاقدين تناسب وشيق مع حاجات النقل الى النقل على السبل المعنية وأن يكون هدفها الأول مع وجود نسبة معقولة من الحمل تقدم ما يكفي من الطائرات لاستيعاب ما يتمس في الحال الحاضر وما يحقل توقعه من ركاب ووسق. ويريد بين أراضي الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة الجوية وبين الدولة التي بقصد اتصالها هذ المنقولات إليها بهاها . أما عن اعداد ما يلزم لنقل الركاب والوسق والبريد الذي يؤخذ أو يفرغ في نقاط واقعة على السبل المعنية في بلاد تابعة الى دول غير الدول التي عينت المؤسسة الجوية فيكون ذلك وفقاً للقاعدة العامة القائلة بأن مستوعب المصلحة يجب أن يتناسب مع .

١ - مقتضيات النقل المتجه الى أراضي الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة الجوية أو النقل الآتي منها .

٢ - ما تحتاجه المنطقة التي يمر بها الخط الجوي من النقل بعد الاخذ بنظر الاعتبار مصالح النقل الجوي الآخر التي تسيرها المؤسسة الجوية التابعة للدول التي تضمها تلك المنطقة .

٣ - ما تحتاجه اعمال الخطوط الجوية المجتازة .

٤ - تمتع مواد الوقود والزيت وقطع الغبار التي تثبت في الطائرات أو تؤخذ اليها في بلاد احد الطرفين المتعاقدين من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو المؤسمة الجوية التي عهدها أو نهاية عهدها والمعدة حصرا لاستعمال طائرات ذلك الطرف المتعاقد أو فيها معاملة لا تنقل عما يحامل به ذلك الطرف مؤسسته الجوية الوطنية أو مؤسسات الدول الاكثر حظوة المعاملة في المصالح الجوية الدولية وذلك من حيث الرسوم الكرمية وأجور التفتيش أو ما يعادل ذلك من الرسوم والاجور التي يفرضها الطرف المتعاقد الأول. ويكون هذا التعامل بالإضافة الى التعامل الذي سمحت به المادة الرابعة والعشرون من الميثاق.

المادة الثالثة

١ - على كل من الطرفين المتعاقدين أن يحمين خطبا للطرف المتعاقد الآخر مؤسمة جوية واحدة أو أكثر لفرض تشغيل مصالح جوية استنادا على هذا الاتفاق على السبل المصيبة في ملحق هذا الاتفاق (ويشار اليهما فيما يلي بالمصالح المتفق عليها والسبل المصيبة).

٢ - على الطرف المتعاقد الثاني عند استلامه اشعار التميمين المذكور أن يمنح بدون ابطاء الى المؤسمة أو المؤسسات الجوية المصيبة الترخيص اللازم لمباشرة أعمالها مع مراعاة أحكام الفقرة (٢) من هذه المادة والمادة (٤) من هذا الاتفاق.

٣ - لسلطات الطيران التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب الى مؤسمة جوية عهدها الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت لها حيازتها على المؤهلات التي تمكنها من تنفيذ الشروط التي تنص عليها القوانين والأنظمة التي تطبقها عادة على أعمال المؤسسات الجوية التجارية وفقا لاحكام الميثاق.

٤ - بعد استكمال أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسمة الجوية المصيبة والمفوضة على الصورة المشروحة فيها مباشرة المصالح المتفق عليها في أي وقت كان.

المادة الرابعة

١ - لكل من الطرفين المتعاقدين حق رفض قبول مؤسمة جوية عهدها الطرف الآخر أو الامسك عن اعطائها الحقوق المصيبة في المادة الخامسة من هذا الاتفاق أو النفاذ هذه الحقوق أو تعهيد المؤسمة الجوية في ممارسة الحقوق الممنوحة لها بأية شروط تراها ضرورية في أية حالة لا تقتنع فيها من أن الجانب الهام من ملكية تلك المؤسمة الجوية وادارتها الفعلية ثابتة بيد الطرق المتعاقدين الذي عين المؤسمة الجوية أو بيد رعاها الطرف المتعاقد الذي عين تلك المؤسمة الجوية.

٢ - لكل من الطرفين المتعاقدين الحق بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر في توقيف المؤسمة الجوية المصيبة عن ممارسة الحقوق المصيبة في المادة الخامسة من هذا الاتفاق أو تعهيد المؤسمة الجوية المذكورة عند ممارستها تلك الحقوق بأية شروط تراها لازمة في كل حالة تمنع فيها المؤسمة الجوية عن مراعاة قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الذي منحها تلك الحقوق أو تمنع عن مراعاة الشروط التي فرضها هذا الاتفاق عند ممارسة أعمالها.

No. 1470. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

إتفاق بين حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة المتحدة بشأن مصالح جويّة
بين أراضي كل منهما وما وراءها

ان حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلند الشمالية المتضمنين
الى ميثاق الطيران المدني الدولي الموقع عليه في شيكاغو في اليوم السابع من كانون الأول ١٩٤٤ •
بما على رغبتهما في عقد اتفاق لغرض تأميم مصالح جوية بين أراضي المملكة العراقية وأراضي
المملكة المتحدة وما وراءها إتفقنا على ما يلي :-

المادة الأولى

لغرض هذا الاتفاق يكون للالفاظ التالية المعاني الموضحة أ: ١) ها إلا إذا دلّت القرينة على خلاف
ذلك :-

أ - يقصد " بالميثاق " ميثاق الطيران المدني الدولي الموقع عليه في شيكاغو في اليوم السابع
من كانون الأول ١٩٤٤ وفي ضمنه أى ملحق تم اقراره بموجب المادة ١٠ من الميثاق وأية تعديلات
ادخلت على الملاحق أو الميثاق بمقتضى المادتين ٩٠ و ٩٤ منه •

ب- يراد " بسلطات الطيران " في المملكة المتحدة وزير الطيران المدني أو أى شخص أو هيئة
مفوضة بممارسة أية مهام يخطط لها الآن الوزير المشار اليه أو مهام مماثلة أخرى وفي العراق وزير
المواصلات والاشغال أو أى شخص أو هيئة مخولة بممارسة أية مهام يمارسها في الوقت الحاضر الوزير المشار
اليه أو مهام مماثلة لها •

ج - يراد " بالمؤسسة الجوية المميّنة " المؤسسة الجوية التي تخبر عنها خطها سلطات الطيران
عند أحد الطرفين المتعاقدين سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر بأنها هي المؤسسة الجوية
التي صحتها بمقتضى المادة الثالثة من هذا الاتفاق للعمل على الطرق المحدودة في ذلك الاخبار •

د - يقصد بكلمة " أراضي " بالنسبة الى الدولة الأراضي والعيان الاقليمية الملاصقة لها الكائنة
تحت سلطان تلك الدولة أو سيادتها أو حمايتها أو وصايتها •

هـ - يكون لعبارة " المصلحة الجوية " و " المصلحة الجوية الدولية " و " المؤسسة الجوية " و
و " الهبوط لغرض مقاصد النقل " الساني المخصصة لكل منها في المادة ١٦ من الميثاق •

المادة الثانية

١ - تبقى المواد ١١ و ١٣ و ١٥ و ٢٤ و ٢١ و ٢٢ و ٢٣ من الميثاق بقدر ما تنطبق على المصالح الجويّة
المؤسسة بموجب هذا الاتفاق نافذة بشكلها الحالي بين الطرفين المتعاقدين طيلة مدة هذا الاتفاق
كما لو كانت جزئية شاملاً الا اذا أبرم الطرفان المتعاقدان تعديلاً يسرى بمفعولها على هذه المواد
وفقاً للمادة ١٤ من الميثاق وفي تلك الحالة تصبح المواد المذكورة نافذة بشكلها المعدل طيلة استمرار
هذا الاتفاق •

No. 1470. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF IRAQ AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT BAGHDAD, ON 19 APRIL 1951

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Iraq,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation² opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond United Kingdom and Iraqi territories, have agreed as follows:—

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires—

- (a) the term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;
- (b) 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 Iraq, the Minister of Communications and Works and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which the aeronautical authorities of either Contracting Party shall have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline designated by it in accordance with Article 3 of the present Agreement for the routes specified in such notification;

¹ Came into force on 19 April 1951, as from the date of signature, in accordance with article 15.

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 1470. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME D'IRAK ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELA. SIGNÉ A BAGDAD, LE 19 AVRIL 1951

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement du Royaume d'Irak,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre les territoires irakiens et britanniques et au-delà, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

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

- a) L'expression « la Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention, et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;
- b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne l'Irak, du Ministre des communications et des travaux publics 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 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;
- c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens dont les autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront indiqué, par notification écrite aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, qu'elle est l'entreprise désignée par la première Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les routes indiquées dans la notification;

¹ Entré en vigueur à la date de la signature, le 19 avril 1951, conformément à l'article 15.

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.

- (d) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State; and
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 2

(1) To the extent to which they are applicable to the air services established under the present Agreement, Articles 11, 13, 15, 24, 31, 32 and 33 of the Convention shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to these Articles which shall have come into force in accordance with Article 94 of the Convention, in which case the Article as amended shall remain in force for the duration of the present Agreement.

(2) Fuel, lubricating oils, and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of, the other Contracting Party or its designated airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those designated airlines shall be accorded with respect to customs duty, inspection fees or other similar duties or charges imposed by the former Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to its national airlines or to the airlines of the most favoured nation engaged in international air services. This treatment shall be in addition to that accorded under Article 24 of the Convention.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating by virtue of the present Agreement services on the routes specified in the schedule to the present Agreement (hereinafter respectively referred to as the agreed services and the specified routes).

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this Article and of Article 4 of the present Agreement, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating permission.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations which they normally apply in conformity with the provisions of the Convention to the operation of commercial airlines.

- d) Le terme « territoire » désigne, pour chaque État, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet État; et
- e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention.

Article 2

1) Dans la mesure où ils sont applicables aux services aériens établis en vertu du présent Accord, les articles 11, 13, 15, 24, 31, 32 et 33 de la Convention demeureront en vigueur entre les Parties contractantes pendant toute la durée du présent Accord, sous leur forme actuelle, comme s'ils en faisaient partie intégrante, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient un amendement à ces articles, entré en vigueur conformément aux dispositions de l'article 94 de la Convention; dans ce cas, l'article sous sa forme modifiée demeurera en vigueur jusqu'à l'expiration du présent Accord.

2) Les carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord des aéronefs sur ce territoire par l'autre Partie contractante ou ses entreprises désignées, ou pour leur compte, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs ou à bord des aéronefs de ces dernières, 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 ou aux entreprises de la nation la plus favorisée assurant des services aériens internationaux. Ce régime sera sans préjudice du traitement accordé en vertu de l'article 24 de la Convention.

Article 3

1) Chaque Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises qui, en vertu du présent Accord, seront chargées d'exploiter des services sur les routes indiquées dans le tableau annexé au présent Accord (ci-après dénommés respectivement « services convenus » et « routes indiquées »).

2) Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante donnera sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de l'article 4 du présent Accord, la permission d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement, en conformité des dispositions de la Convention, à l'exploitation des entreprises commerciales de transports aériens.

(4) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services.

Article 4

(1) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in Article 5 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(2) Each Contracting Party shall have the right, after consultation with the other Contracting Party, to suspend the exercise by an airline of the rights specified in Article 5 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights or otherwise to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement.

Article 5

(1) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services, the rights (a) to fly their aircraft across the territory of the other Contracting Party, (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes and (c) to make stops in the said territory at the points specified in the schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Paragraph (1) of this Article shall not be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the right to take up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 6

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

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting

4) Lorsque les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées, une entreprise ainsi désignée et autorisée pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus.

Article 4

1) Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise, de refuser ou de retirer à une entreprise les droits énoncés à l'article 5 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui aura désigné ladite entreprise ou de ses ressortissants.

2) Chaque Partie contractante aura le droit, après consultation de l'autre Partie contractante, de suspendre l'exercice, par une entreprise, des droits énoncés à l'article 5 du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits par cette entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits, ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

Article 5

1) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs des entreprises désignées par chaque Partie contractante auront le droit, au cours de l'exploitation des services convenus : a) de survoler le territoire de l'autre Partie contractante, b) de faire des escales non commerciales sur ce territoire, et c) d'y faire escale, aux points indiqués dans le tableau annexé au présent Accord, en vue de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2) Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne devront pas être interprétées comme conférant aux entreprises de l'une des Parties contractantes le droit de charger, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 6

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

2) Les entreprises de chaque Partie contractante tiendront compte, en exploitant les services convenus, des intérêts des entreprises de l'autre Partie

Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the country of ultimate destination of the traffic. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to—

- (i) the requirements of traffic destined for or coming from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (ii) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other air transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (iii) the requirements of through airline operation.

Article 7

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.

Article 8

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

(2) These tariffs, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed between the designated

contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services convenus assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées; ils auront pour objectif essentiel d'offrir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible du trafic des passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise et le pays de dernière destination du trafic. Pour ce qui est du transport des passagers, des marchandises et du courrier chargés ou déchargés, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui désigne l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être en rapport avec :

- i) Les exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise;
- ii) Les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transports aériens assurés par les entreprises des États de la région;
- iii) Les exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 7

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 du territoire de cette autre Partie contractante, ou via ce territoire, y compris les renseignements concernant la provenance et la destination de ce trafic.

Article 8

1) Les tarifs applicables à tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur tout partie de la route indiquée.

2) Ces tarifs, commissions d'agences comprises, seront, si possible, fixés de commun accord par les entreprises désignées intéressées, après consultation

airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariffs by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 10.

(5) No tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of paragraph (3) of Article 10.

Article 9

There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 10

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations 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 Organization or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organization.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à se mettre d'accord, ou si, pour toute autre raison, il s'avère impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer les tarifs par voie d'accord entre elles.

4) Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 10.

5) Aucun tarif ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes lui refusent leur approbation, si ce n'est conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 10.

Article 9

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procéderont à des consultations régulières et fréquentes en vue d'assurer une collaboration étroite dans tous les domaines touchant l'exécution du présent Accord.

Article 10

1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations :

a) Elles pourront convenir de soumettre leur différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné de commun accord ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme; ou

b) Si elles ne se mettent pas d'accord ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent se mettre d'accord sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du tribunal compétent en la matière qui pourra être institué ultérieurement au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'un tribunal de cet ordre, au Conseil de ladite Organisation.

3) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus.

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Article 11

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 provision of such convention.

Article 12

(1) A designated airline of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any point or points on any specified route.

(2) If either of the Contracting Parties considers it desirable in any other way to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, and such consultation shall begin within sixty days from the date of the request. When the aforesaid authorities agree to modifications to the present Agreement, such modifications shall come into effect when they have been confirmed by an Exchange of Notes through the diplomatic channel and shall forthwith be communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article 13

The present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by one Contracting Party from the other Contracting Party of notice to terminate, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization. In the absence of acknowledgment of receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after receipt of the notice by the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article 14

The present Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization.

4) Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante qui ne se conforme pas à la décision, à l'entreprise ou aux entreprises désignées par cette dernière, ou à l'entreprise désignée qui ne se conforme pas à la décision.

Article 11

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux droits de trafic des services aériens internationaux régulerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 12

1) Une entreprise désignée par une Partie contractante pourra supprimer une ou plusieurs escales lors d'un vol ou de tous les vols effectués sur une route indiquée.

2) Si une Partie contractante estime souhaitable de modifier de toute autre façon les clauses du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si lesdites autorités conviennent de modifier le présent Accord, ces modifications prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes effectué par la voie diplomatique et elles seront immédiatement communiquées au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 13

Le présent Accord prendra fin un an après la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura reçu de l'autre Partie contractante une notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. La notification devra être communiquée simultanément au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. En l'absence d'accusé de réception, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 14

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorised to that effect by their respective Governments, have signed the present Agreement and affixed thereto their seals.

DONE this nineteenth day of April, 1951, in duplicate at Bagdad in the English and Arabic languages, both texts being equally authentic.

On behalf of the Government of the United Kingdom
of Great Britain and Northern Ireland :
[L.S.] J. M. TROUTBECK
His Britannic Majesty's Ambassador at Bagdad

On behalf of the Government of the Kingdom of Iraq :
[L.S.] DHIA JAFFA
Minister of Communications and Works

SCHEDULE

Section I

ROUTES TO BE OPERATED BY THE DESIGNATED AIRLINE OR AIRLINES OF THE UNITED KINGDOM

1. <i>Points in United Kingdom Territory</i>	2. <i>Intermediate Points as desired</i>	3. <i>Terminal or Traversing Points in Iraqi Territory as desired</i>	4. <i>Any One or More of the Following as Traversing or Terminal Points as desired</i>
(1) London	Zurich and/or Rome (or Malta or Tripoli) Cairo	Basra	Karachi and beyond
(2) London	Zurich and/or Rome Beirut (or Damascus)	Basra	Kuwait and beyond
(3) London	Zurich and/or Rome	Bagdad	Bahrain Karachi then either (a) Bombay and points beyond or

Article 15

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

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 à Bagdad, le 19 avril 1951, en double exemplaire, en langue anglaise et en langue arabe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume d'Irak :

[SCEAU] DHIA JAFFA
Ministre des communications et des travaux publics

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

[SCEAU] J. M. TROUTBECK
Ambassadeur de Sa Majesté britannique à Bagdad

TABLEAU

Section I

ROUTES À EXPLOITER PAR L'ENTREPRISE OU LES ENTREPRISES DÉSIGNÉES PAR LE ROYAUME-UNI

1. <i>Points situés en territoire britannique</i>	2. <i>Points intermédiaires</i>	3. <i>Points terminus ou escales situés en territoire iraquien, facultativement</i>	4. <i>Un ou plusieurs des points suivants, comme escales ou points terminus, facultativement</i>
1) Londres	Zurich et/ou Rome (ou Malte ou Tripoli) Le Caire	Bassora	Karachi et au-delà
2) Londres	Zurich et/ou Rome Beyrouth (ou Damas)	Bassora	Koweït et au-delà
3) Londres	Zurich et/ou Rome	Bagdad	Bahreïn Karachi et, de là; a) Bombay et points situés au-delà, ou

1. <i>Points in United Kingdom Territory</i>	2. <i>Intermediate Points as desired</i>	3. <i>Terminal or Tra- versing Points in Iraqi Territory as desired</i>	4. <i>Any one or More of the Following as Traversing or Terminal Points as desired</i>
			(b) Delhi Calcutta and points beyond
(4) Cyprus		Bagdad	
(5) Bahrain	Kuwait	Bagdad	

The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in United Kingdom territory.

Section II

ROUTES TO BE OPERATED BY THE DESIGNATED AIRLINE OR AIRLINES OF IRAQ

1. <i>Points in Iraqi Territory</i>	2. <i>Intermediate Points as desired</i>	3. <i>Terminal or Traversing Points in United Kingdom Territory as desired</i>	4. <i>Any One or More of the Following as Traversing or Terminal Points as desired</i>
(1) Iraq	Dhahran	Sharjah	Karachi and beyond
(2) Iraq		Kuwait	Abadan
(3) Iraq		Kuwait	Bahrain
(4) Iraq		Cyprus	
(5) Iraq	Damascus and/or Beirut and/or Cairo Athens Malta and/or a point in Italy a point in Switzerland a point in France	London	

The designated airline or airlines of Iraq may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Iraqi territory.

1. <i>Points situés en territoire britannique</i>	2. <i>Points intermédiaires</i>	3. <i>Points terminus ou escales situés en territoire iraquien facultativement</i>	4. <i>Un ou plusieurs des points suivants, comme escales ou points terminus, facultativement</i>
			b) Delhi, Calcutta et points situés au-delà
4) Chypre		Bagdad	
5) Bahrein	Koweit	Bagdad	

L'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume-Uni pourront, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales indiquées ci-dessus, à condition que les services convenus exploités sur ces routes aient leur point de départ en territoire britannique.

Section II

ROUTES À EXPLOITER PAR L'ENTREPRISE OU LES ENTREPRISES DÉSIGNÉES PAR L'IRAK

1. <i>Points situés en territoire iraquien</i>	2. <i>Points intermédiaires, facultativement</i>	3. <i>Points terminus ou escales situés en territoire britannique, facultativement</i>	4. <i>Un ou plusieurs des points suivants comme escales ou points terminus, facultativement</i>
1) Irak	Dhahran	Sharja	Karachi et au-delà
2) Irak		Koweit	Abadan
3) Irak		Koweit	Bahrein
4) Irak		Chypre	
5) Irak	Damas et/ou Beyrouth et/ou Le Caire Athènes Malte et/ou un point situé en Italie un point situé en Suisse un point situé en France	Londres	

L'entreprise ou les entreprises désignées par l'Irak pourront, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales indiquées ci-dessus, à condition que les services convenus exploités sur ces routes aient leur point de départ en territoire iraquien.

EXCHANGE OF NOTES

I

His Majesty's Ambassador at Bagdad to the Iraqi Minister of Communications and Works

BRITISH EMBASSY

Bagdad, 19th April, 1951

Your Excellency,

I have the honour to refer to Section II of the Schedule to the Air Services Agreement signed this day between His Majesty's Government in the United Kingdom and the Royal Iraqi Government, in accordance with which the designated airline or airlines of Iraq will be granted permission to operate scheduled services to Kuwait, Bahrain and Sharjah. In view of the state of the airfields at Kuwait, Bahrain and Sharjah, it is necessary to impose for the time being, the following conditions on the exercise of the rights so granted :—

- (1) No four-engined aircraft can be permitted to use the existing airfields at Kuwait, Sharjah and Bahrain except by the special permission of the aeronautical authorities of His Majesty's Government.
- (2) Since the airfields at Kuwait and Sharjah are not fenced and the facilities provided at Kuwait, Bahrain and Sharjah are at present in certain respects below normal safety standards, operations by the aircraft of the designated airline or airlines of Iraq at these airfields must be undertaken at the risk of the airline concerned.

I have the honour to ask you to confirm that the Royal Iraqi Government accepts the above conditions as governing the exercise of rights at Sharjah, Kuwait and Bahrain by the designated airline or airlines of Iraq.

I avail, etc.,

J. M. TROUTBECK

II

The Iraqi Minister of Communications and Works to His Majesty's Ambassador at Bagdad

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

١٩ أبريل ١٩٥١

صاحب المعالي

أتشرف باعلامكم باستلام كتاب معاليكم بتاريخ هذا اليوم وهذا نصه :-

١ - أتشرف بالاشارة الى القسم الثاني من الجدول الملحق بالاتفاق بشأن المصالح الجوية الموقع عليه في هذا اليوم بين حكومة صاحب الجلالة في المملكة المتحدة وحكومة العراق الملكية والنذى ستعطي بمقتضاء المؤسمة أو المؤسسات الجوية المراقبة المعينة ترخيماً لتشغيل مصالح جوية منتظمة الى الكويت والبحرين والشارجة.

بالنظر للحالة التي هي عليها مطارات الكويت والبحرين والشارجة فمن الضروري فرض الشروط التالية في الوقت الحاضر على ممارسة الحقوق الممنوحة لها :-

١ - لا يمكن السماح لطائرات من ذوات الأربعة محركات باستعمال المطارات الحالية في الكويت والشارجة والبحرين الا باذن خاص من جانب سلطات الطيران في حكومة صاحب الجلالة.

٢ - بما أن مطار الكويت والشارجة غير مهيئين والوسائل المتوفرة في الكويت والبحرين والشارجة هي في الحال الحاضر من بعض الوجوه دون مقتضيات الأمن الاعتيادية فان اشتمال طائرات المؤسمة أو المؤسسات الجوية المراقبة المعينة في تلك المطارات يجب أن يكون على مسؤوليتها المؤسسات الجوية نفسها.

أتشرف بأن اطلب اليكم موافقتنا بتأييد مفاده بأن الحكومة الملكية العراقية تقبل بأن تكون ممارسة حقوقها في الشارجة والكويت والبحرين من قبل المؤسسمة أو المؤسسات الجوية المراقبة المعينة قائمة على الشروط المذكورة آنفاً.

وجواباً عليه أتشرف باخبار معاليكم بأن حكومة العراق تقبل بأن تكون الحقوق الممنوحة لها في الشارجة والكويت والبحرين والتي تمارسها المؤسسمة أو المؤسسات الجوية المعينة من قبل العراق خاضعة للشروط المذكورة آنفاً.

انتبهز هذه الفرصة لامرب لمعاليكم عن فائق تقديري

الى صاحب المعالي

المرجون تراوتيمك كي . سي . ام . جي

سفير صاحب الجلالة البريطانية

بغداد

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

19th April, 1951

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's letter of today's date, the text of which is as follows :—

[*See note I*]

In reply, I have the honour to inform your Excellency that the Iraq Government accepts the above conditions as governing the exercise of rights at Sharjah, Kuwait and Bahrain by the designated airline or airlines of Iraq.

I avail, etc.

DHIA JAFFA

¹ Translation by the Government of the United Kingdom.

² Traduction du Gouvernement du Royaume-Uni.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES

I

*L'Ambassadeur de Sa Majesté britannique à Bagdad au Ministre des communications
et des travaux publics de l'Irak*

AMBASSADE DE GRANDE-BRETAGNE
BAGDAD

Le 19 avril 1951

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à la section II du tableau annexé à l'Accord relatif aux services aériens conclu ce jour entre le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni et le Gouvernement royal d'Irak, conformément à laquelle l'entreprise ou les entreprises désignées par l'Irak seront autorisées à exploiter des services réguliers vers Koweït, Bahreïn et Sharja. En raison de l'état des aérodromes de Koweït, Bahreïn et Sharja, l'exercice de ces droits devra, pour le moment, être soumis aux conditions suivantes :

- 1) Aucun quadrimoteur ne pourra utiliser les aérodromes existants à Koweït, Sharja et Bahreïn sans une autorisation spéciale des autorités aéronautiques du Gouvernement de Sa Majesté.
- 2) Étant donné que les aérodromes de Koweït et de Sharja ne sont pas clôturés, et que les installations et services actuels à Koweït, Bahreïn et Sharja ne répondent pas, à tous égards, aux standards de sécurité normaux, les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'Irak utiliseront ces aérodromes aux risques et périls de l'entreprise intéressée.

Je saurais gré à Votre Excellence de bien vouloir confirmer que le Gouvernement royal iraquien accepte que les conditions qui précèdent régissent, à Sharja, Koweït et Bahreïn, l'exercice de droits par l'entreprise ou les entreprises désignées par l'Irak.

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

J. M. TROUTBECK

II

*Le Ministre des communications et des travaux publics de l'Irak à l'Ambassadeur
de Sa Majesté britannique à Bagdad*

Le 19 avril 1951

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[*Voir note I*]

En réponse à cette note, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement iraquien accepte que les conditions qui précèdent régissent, à Sharja, Koweït et Bahrein, l'exercice de droits par l'entreprise ou les entreprises désignées par l'Irak.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

DHIA JAFFA

No. 1471

**INDIA
and
NETHERLANDS**

**Agreement relating to air services (with annex). Signed
at New Delhi, on 24 May 1951**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

**INDE
et
PAYS-BAS**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
New-Delhi, le 24 mai 1951**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

No. 1471. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA AND THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT NEW DELHI, ON 24 MAY 1951

The Government of India and the Government of the Netherlands, hereinafter described as the Contracting Parties,

Being Contracting Parties to the Convention² on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement,³ both signed at Chicago on the seventh day of December, 1944, the terms of which Convention and Agreement are binding on both parties,

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

Have agreed as follows :

Article I

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate the air services specified in the Annex to this Agreement (hereinafter referred to as the "specified air services").

Article II

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

1. The Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline (hereinafter referred to as a "designated airline") for the specified air route.

2. The Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the airline, which it shall do with the least

¹ Came into force on 17 June 1951, in accordance with article XII. The following information is provided by the International Civil Aviation Organization : " This Agreement replaces the Agreement concluded between the Netherlands and India on 31 May 1947, before the partition of India and Pakistan (registered with ICAO under No. 464 and with the United Nations under No. 268—United Nations, *Treaty Series*, Vol. 17, p. 65). This last mentioned Agreement is still in force between the Netherlands and Pakistan, according to a statement received from the Government of the Netherlands by the International Civil Aviation Organization on 5 September 1951."

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.

³ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 84, p. 389.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 1471. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'INDE ET LE GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ A NEW-DELHI, LE 24 MAI 1951

Le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement des Pays-Bas, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux³ signés l'un et l'autre à Chicago le 7 décembre 1944, dont les dispositions sont en vigueur à l'égard des deux Parties,

Et désireux de conclure un accord en vue de l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe du présent Accord (ci-après dénommés « les services aériens indiqués »).

Article II

A) Chacun des services aériens indiqués pourra être inauguré immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés, à condition :

1. Que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné une entreprise de transports aériens (ci-après dénommée « entreprise désignée ») pour exploiter la route aérienne indiquée, et

2. Que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise la permission d'exploitation voulue, ce qu'elle devra faire dans le plus bref

¹ Entré en vigueur le 17 juin 1951, conformément à l'article XII. Le renseignement suivant a été fourni par l'Organisation de l'aviation civile internationale : « Le présent Accord remplace l'Accord conclu entre les Pays-Bas et l'Inde le 31 mai 1947, avant la séparation de l'Inde et du Pakistan (enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale sous le n^o 464 et auprès de l'Organisation des Nations Unies sous le n^o 268 — Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 17, p. 65). Ce dernier Accord demeure en vigueur entre les Pays-Bas et le Pakistan, comme l'indique une déclaration adressée par le Gouvernement des Pays-Bas à l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 septembre 1951. »

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.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 84, p. 389.

possible delay, provided that the airline has, if called upon, complied with the requirements of paragraph (B) of this Article.

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

(C) The operation of each of the specified air services shall be subject to the agreement of the Contracting Party concerned that the route organisation available for civil aviation on the specified air route is adequate for the safe operation of air services.

Article III

The designated airlines of each Contracting Party operating the specified air services may, subject to the provisions of Article IV, set down or pick up in the territory of the other Contracting Party, at the points specified in the Annex, international traffic originating in or destined for the territory of the former Contracting Party or of a third country on the specified air route concerned.

Article IV

(A) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall jointly determine in respect of an agreed period the total capacity required for the carriage, at a reasonable load factor, of all traffic, that is to say passengers, cargo and mails, which may reasonably be expected to originate in the territory of each Contracting Party and to be disembarked in the territory of the other Contracting Party on the specified air services to be operated during that period on each of the specified air routes. The aeronautical authorities shall then determine the capacities and frequencies to be provided by the designated airline of each of the Contracting Parties.

(B) In this Article, "agreed period" means the first twelve months from the date this Agreement comes into force and, thereafter, every succeeding period of twelve months unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

(C) Pending the completion of any review of capacity in accordance with the provisions of this Article the designated airlines of the Contracting Parties shall be entitled to continue to make available on their air services the capacities and frequencies last agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

délat possible, sous réserve que l'entreprise, au cas où elle y aurait été invitée, se soit conformée aux conditions prescrites dans le paragraphe B ci-dessous.

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

C) L'exploitation de chacun des services aériens indiqués sera soumise à l'approbation de la Partie contractante intéressée, qui appréciera si l'infrastructure dont dispose l'aviation civile sur la route aérienne indiquée permet d'exploiter des services aériens en toute sécurité.

Article III

Sous réserve des dispositions de l'article IV, les entreprises désignées par une Partie contractante qui exploiteront les services aériens indiqués pourront décharger et charger en trafic international, aux points du territoire de l'autre Partie contractante indiqués dans l'annexe, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de la première Partie contractante ou d'un pays tiers situé sur la route en question.

Article IV

A) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes fixeront de commun accord, pour une période convenue, la capacité totale nécessaire pour assurer, à un coefficient de charge normal, l'acheminement de tout le trafic des services aériens indiqués — passagers, marchandises et courrier — raisonnablement prévisible entre les territoires des deux Parties contractantes durant cette période et sur chacune des routes indiquées. Les autorités aéronautiques fixeront ensuite la capacité que devra offrir l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes, et les fréquences qu'elle devra assurer.

B) Au sens du présent article, l'expression « période convenue » désigne les douze premiers mois qui suivront la date d'entrée en vigueur du présent Accord, puis toute période consécutive de douze mois, à moins que les autorités aéronautiques n'en décident autrement.

C) En attendant la conclusion de toute étude de la capacité entreprise en conformité des dispositions du présent article, les entreprises désignées par les Parties contractantes auront le droit de maintenir, sur leurs services aériens, les capacités et les fréquences dont auront été convenues en dernier lieu les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article V

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

(B) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables, tariff schedules, including any modifications thereof, and all other relevant information concerning the operation of the specified air services including such information as may be required to satisfy the aeronautical authorities that the requirements of this Agreement are being duly observed.

(C) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on their air services to, from or over the territory of the other Contracting Party showing the origin and destination of the traffic.

Article VI

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

(B) The rates to be charged by the designated airlines of each Contracting Party in respect of traffic carried under this Agreement to or from the territory of the other Contracting Party shall be agreed in the first instance between the designated airlines of both the Parties and shall have regard to relevant rates adopted by the International Air Transport Association. Any rates so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. In the event of disagreement between the airlines and/or the aeronautical authorities, the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and will 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 XI. Pending the settlement of any disagreement, the rates already established shall prevail.

Article V

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

B) Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs, avec toutes les modifications y apportées, ainsi que tous autres renseignements utiles concernant l'exploitation des services aériens indiqués, notamment ceux dont ces autorités aéronautiques auront besoin pour s'assurer que les stipulations du présent Accord sont dûment respectées.

C) Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques 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 VI

A) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'une exploitation économique dans des conditions comparables, de la réalisation d'un bénéfice normal et des différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service.

B) Les tarifs que devront appliquer les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes pour le trafic acheminé en vertu du présent Accord à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront, en premier lieu, fixés par voie d'accord entre les entreprises désignées par les deux Parties, compte tenu des tarifs adoptés en la matière par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. En cas de désaccord entre les entreprises et/ou les autorités aéronautiques, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à une entente 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 XI. Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que le différend soit réglé.

Article VII

Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of, the other Contracting Party or its designated airlines and intended solely for use by the latter's aircraft shall be accorded, with respect to customs duty, inspection fees 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.

Article VIII

Each Contracting Party reserves the right to itself to withhold or revoke, or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to an operating permission, in case it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by a designated airline of the other Party to comply with the laws and regulations of the former Party, or in case, in the judgment of the former Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement. Except in case of a failure to comply with laws and regulations, such action shall be taken only after consultation between the Parties. In the event of action by one Party under this Article, the rights of the other Party under Article XI shall not be prejudiced.

Article IX

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

(B) Either Contracting Party may at any time request consultation with the other with a view to initiating any amendments of the Agreement which it may deem desirable. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of this Agreement agreed to as a result of such consultation shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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

Article VII

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 entreprises désignées, ou pour le compte de ladite Partie ou desdites entreprises, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de ces entreprises, bénéficieront de la part de la première Partie contractante, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres taxes, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales assurant des transports publics internationaux, ou aux entreprises de la nation la plus favorisée.

Article VIII

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation ou de soumettre l'octroi de cette permission aux conditions qu'elle jugera nécessaires, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'autre Partie contractante, lorsqu'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ne se conformera pas aux lois et règlements de la première Partie contractante ou lorsque la première Partie contractante estimera que les conditions auxquelles les droits ont été accordés en vertu du présent Accord ne sont pas remplies. Sauf dans les cas où les lois et règlements n'auront pas été observés, une mesure de cet ordre ne sera prise qu'après consultation entre les Parties. Les mesures que l'une des Parties pourrait prendre aux termes du présent article ne porteront pas atteinte aux droits conférés à l'autre Partie en vertu de l'article XI.

Article IX

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

B) Chaque Partie contractante pourra à tout moment demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie contractante en vue d'apporter au présent Accord toutes modifications qui lui paraîtraient souhaitables. Ces consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification du présent Accord dont il aura été convenu à la suite de ces consultations prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

C) Les changements apportés par l'une des Parties contractantes aux routes aériennes indiquées, à l'exception de ceux qui viseraient les points desservis par les entreprises désignées sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérés comme des modifications du présent Accord. Les

may, therefore, proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If such latter aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in this Agreement, the interests of any of their airlines are prejudiced by the carriage by a designated airline of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party, and the new point in the territory of a third country, the latter Party may request consultation in accordance with the provisions of paragraph (B) of this Article.

Article X

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

Article XI

(A) 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.

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

(i) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal or some other person or body appointed by agreement between them; or

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

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

autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à ces changements, à condition toutefois d'en aviser sans délai les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si ces dernières estiment, en se fondant sur les principes énoncés dans le présent Accord, que les intérêts d'une de leurs entreprises subissent un préjudice du fait qu'une entreprise désignée par la première Partie contractante transporte des passagers, des marchandises ou du courrier entre le territoire de la deuxième Partie contractante et le nouveau point situé sur le territoire d'un pays tiers, la deuxième Partie contractante pourra demander que des consultations aient lieu conformément aux dispositions du paragraphe B ci-dessus.

Article X

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord. Cette notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra fin un an après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée 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 XI

A) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

B) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations :

i) Elles pourront convenir de soumettre leur différend à la décision d'un tribunal arbitral ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme désignés de commun accord; ou

ii) Si elles ne se mettent pas d'accord ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent se mettre d'accord sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du tribunal compétent en la matière qui pourra être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'un tribunal de cet ordre, à la Cour internationale de Justice.

C) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe B ci-dessus, y compris toute recommandation provisoire.

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

Article XII

This Agreement shall come into force on the 17th of June, 1951.

Article XIII

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

Article XIV

(A) For the purpose of this Agreement the terms "territory", "air service", "international air service" and "air line" shall have the meaning specified in the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944.

(B) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of India, the Director General of Civil Aviation, India, and in the case of the Netherlands, the Director General of Civil Aviation in the Netherlands, and in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the above mentioned authorities.

Article XV

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 plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE this 24th day of May 1951 in duplicate at New Delhi in the English language.

For the Government of India :
(Signed) RASI AHMED KIDWAI

For the Government of the Netherlands :
(Signed) A. M. L. WINKELMAN

D) Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se conforme pas aux dispositions du paragraphe C 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.

Article XII

Le présent Accord entrera en vigueur le 17 juin 1951.

Article XIII

Au cas où seraient conclus, en matière de transports aériens, une convention ou un accord multilatéral auxquels adhèreraient les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article XIV

A) Aux fins du présent Accord, les termes et expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « entreprise de transports aériens » ont le sens que leur donne la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

B) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne l'Inde, du Directeur général de l'aviation civile de l'Inde, et en ce qui concerne les Pays-Bas, du Directeur général de l'aviation civile des Pays-Bas, et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ces autorités.

Article XV

L'annexe du 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.

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

FAIT à New-Delhi, en double exemplaire, le 24 mai 1951, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de l'Inde :
(Signé) RASI AHMED KIDWAI

Pour le Gouvernement des Pays-Bas :
(Signé) A. M. L. WINKELMAN

ANNEX

1. An airline 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 make scheduled landings in India at the points specified in this paragraph.

Route. The Netherlands, points in Europe, points in the Near East and Middle East, points in Iran, a point in Pakistan, to either Delhi or Calcutta, a point in Burma, a point in Thailand and thence to

- (a) a point in Malaya, Jakarta and/or Biak and if desired beyond; and
- (b) a point in the Philippines or China and if desired beyond.

2. An airline designated by the Government of India shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified and to make scheduled landings in the Netherlands at the points specified in this paragraph.

Route (1). India, a point in Pakistan, points in Saudi Arabia, Iran, the Middle East and Near East, points in Europe to Amsterdam and, if desired, beyond.

Route (2). India, points in Pakistan, Burma, Thailand, Indo-China, Malaya, Indonesia to New Guinea and if desired beyond.

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

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

ANNEXE

1. Une entreprise désignée par le Gouvernement des Pays-Bas aura le droit d'exploiter dans les deux sens des services aériens, sur chacune des routes indiquées, et de faire des escales régulières dans l'Inde aux points spécifiés ci-après.

Route. — Des Pays-Bas, via des points situés en Europe, dans le Proche-Orient, dans le Moyen-Orient, en Iran et un point situé au Pakistan vers Delhi ou Calcutta, un point situé en Birmanie, un point situé en Thaïlande et, de là, vers

- a) Un point situé en Malaisie, Djakarta et/ou Biak et, le cas échéant, au-delà; et
- b) Un point situé aux Philippines ou en Chine et, le cas échéant, au-delà.

2. Une entreprise désignée par le Gouvernement de l'Inde aura le droit d'exploiter dans les deux sens des services aériens, sur chacune des routes indiquées, et de faire des escales régulières aux Pays-Bas, aux points spécifiés ci-après.

Route 1. — De l'Inde, via un point situé au Pakistan, des points situés en Arabie saoudite, en Iran, dans le Moyen-Orient, dans le Proche-Orient et en Europe vers Amsterdam et, le cas échéant, au-delà.

Route 2. — De l'Inde, via des points situés au Pakistan, en Birmanie, en Thaïlande, en Indochine, en Malaisie et en Indonésie vers la Nouvelle-Guinée et, le cas échéant, au-delà.

3. A) L'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer des escales sur l'une quelconque des routes indiquées.

B) Si, à un moment donné, l'un quelconque des services aériens indiqués de l'une des Parties contractantes comporte des vols réguliers ayant leur point terminus sur le territoire de l'autre Partie contractante, sans se prolonger au-delà comme partie d'un service long-courrier, cette autre Partie contractante aura le droit de désigner le point terminus sur son territoire de ces vols réguliers sur la route indiquée. Si elle décide de changer ce point terminus, elle devra en aviser l'autre Partie au moins six mois à l'avance.

No. 1472

**BURMA
and
DENMARK**

Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Rangoon, on 30 July 1951

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

**BIRMANIE
et
DANEMARK**

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Rangoon, le 30 juillet 1951

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

No. 1472. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF BURMA. SIGNED AT RANGOON, ON 30 JULY 1951

The Government of Denmark and the Government of the Union of Burma,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting direct air communications between their respective territories,

Have accordingly appointed authorized representatives for this purpose, who have agreed as follows :

Article 1

For the purposes of the present Agreement and its Annex, except where the text provides otherwise :

(A) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of Denmark, the Ministry of Public Works or any person or agency authorized to perform the functions exercised at the present time by the said Ministry, and in the case of the Union of Burma, the Ministry of Transport and Communications, or any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by the said Ministry of Transport and Communications.

(B) The term "designated airlines" shall mean those airlines which the aeronautical authorities of one of the contracting parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other contracting party as the airlines which it has designated in conformity with Article 3 of the present Agreement for the routes specified in such designation.

(C) The term "territory" shall have the meaning given to it by Article 2 of the Convention on International Civil Aviation,² signed at Chicago on December 7, 1944.

(D) The definitions contained in paragraphs (a), (b) and (d) of Article 96 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944, shall be applied to the present Agreement.

¹ Came into force on 30 July 1951, as from the date of signature, in accordance with article 15.

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 1472. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION BIRMANE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A RANGOON, LE 30 JUILLET 1951

Le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de l'Union birmane,

Désireux de conclure un accord en vue de développer des communications aériennes directes entre leurs territoires respectifs,

Ont désigné à cette fin des représentants qui, à ce dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

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 Danemark, du Ministère des travaux publics, ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère et, en ce qui concerne l'Union birmane, du Ministère des transports et des communications, ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère.

B) L'expression « entreprises désignées » s'entend des entreprises de transports aériens que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront notifiées par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante comme étant les entreprises désignées par la première Partie conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord pour exploiter les routes indiquées dans l'instrument de désignation.

C) Le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale² signée à Chicago le 7 décembre 1944.

D) Les définitions données aux alinéas *a*, *b* et *d* de l'article 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 valent pour le présent Accord.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 30 juillet 1951, conformément à l'article 15.

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 2

Each contracting party grants to the other contracting party the rights as specified in the Annex hereto necessary for establishing the international civil air routes and services therein described, 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 3

Each of the air services so described may be placed in operation as soon as the contracting party to whom the rights have been granted by Article 2 to designate an airline or airlines for the route concerned has authorized an airline for such route, and the contracting party granting the rights shall, subject to Article 7 hereof, be bound to give the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned; provided that the airlines so designated may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the contracting party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities before being permitted to engage in the operations contemplated by this agreement; and provided that in areas of hostilities or of military occupation, or in areas affected thereby, such operations shall be subject to the approval of the competent military authorities.

Article 4

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, both contracting parties agree that :

(a) Each of the contracting parties may impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other contracting party just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. 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 other facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) The fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of one contracting party by or on behalf of airlines of the other contracting party and intended solely for use by aircraft of the designated airlines of such contracting party 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 the same treatment as that applying to national airlines and to airlines of the most-favoured nation.

Article 2

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés à l'annexe ci-jointe, qui sont nécessaires à l'établissement des routes et services aériens civils internationaux définis dans cette annexe; ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 3

Chacun des services aériens ainsi définis pourra être mis en exploitation dès que la Partie contractante qui, en vertu de l'article 2 ci-dessus, reçoit le droit de désigner une ou plusieurs entreprises pour l'exploitation d'une route aura autorisé une entreprise à exploiter cette route; la Partie contractante qui accorde les droits sera, sous réserve des dispositions de l'article 7 ci-après, tenue de donner à l'entreprise ou aux entreprises intéressées la permission d'exploitation voulue; il est toutefois entendu que les entreprises ainsi désignées pourront être tenues de fournir aux autorités aéronautiques compétentes de la Partie contractante qui accorde les droits la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement, avant d'être autorisées à commencer l'exploitation prévue par le présent Accord; il est entendu, en outre, que dans des régions où se dérouleraient des hostilités, ou qui seraient soumises à l'occupation militaire, ou des régions affectées par des hostilités ou une occupation militaire, l'exploitation desdits services sera subordonnée à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Article 4

Afin d'empêcher les pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement, les deux Parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

a) Chacune des Parties contractantes pourra imposer, ou permettre que soient imposées, aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports publics et autres installations et services placés sous son contrôle. Chacune des Parties contractantes convient toutefois que ces taxes ne seront pas plus élevées que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange introduits sur le territoire d'une Partie contractante par des entreprises de l'autre Partie contractante ou pour leur compte, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs des entreprises désignées par cette dernière, bénéficieront, de la part de la Partie contractante sur le territoire de laquelle s'effectue l'entrée, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux du même traitement que celui qui est appliqué aux entreprises nationales et aux entreprises de la nation la plus favorisée

(c) The fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airlines of one contracting party authorized to operate the routes and services described in the Annex shall, upon arriving in or leaving the territory of the other contracting party, be exempt from customs, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

Article 5

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one contracting party and still in force shall be recognized as valid by the other contracting party for the purpose of operating the routes and services described in the Annex, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. 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.

Article 6

(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 airlines designated by the other contracting party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first 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 such passengers, crew or cargo of the airlines designated by the other contracting party upon entrance into or departure from or while within the territory of the first party.

Article 7

Notwithstanding the provisions of Article 10 hereof, 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 the event that it is satisfied that substantial ownership and effective

c) Les carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'une des Parties contractantes et autorisées à exploiter les routes et services définis dans l'annexe 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.

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 routes et services définis dans l'annexe, sous réserve que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces brevets ou licences soient au moins équivalentes aux standards minimums qui pourraient être établis en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article 6

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 régissant 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, et lesdits aéronefs devront s'y conformer, à l'arrivée, au départ et durant leur présence dans les limites du territoire de la première 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 des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, à l'arrivée, au départ et durant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

Article 7

Nonobstant les dispositions de l'article 10 du présent Accord, 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 du présent Accord lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante

control of such airline are vested in nationals of the other contracting party, or in case of failure by such airline or the Government designating such airline, to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 hereof, or otherwise to perform its obligations hereunder, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement and its Annex.

Article 8

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

Article 9

Existing rights and privileges relating to air transport services which may have been granted previously by either of the contracting parties to an airline of the other contracting party shall continue in force according to their terms.

Article 10

Either of the contracting parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. Such a notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event such communication is made, this Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice to terminate, unless by agreement between the contracting parties the communication under reference is withdrawn before the expiration of that time. If the other contracting party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed as having been received 14 days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 11

In the event either of the contracting parties considers it desirable to modify the routes or conditions set forth in the attached Annex, it may request consultation between the competent authorities of both contracting parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities mutually agree on new or revised conditions affecting the Annex, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'autre Partie contractante, ou lorsque ladite entreprise ou le Gouvernement qui la désigne ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article 6 ci-dessus ou, de toute autre manière, manquera aux obligations que lui impose le présent Accord ou ne remplira pas les conditions auxquelles les droits sont accordés en vertu du présent Accord et de son annexe.

Article 8

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

Article 9

Les droits et privilèges que l'une des Parties contractantes aurait pu accorder précédemment, en matière de transports aériens, à une entreprise de l'autre Partie contractante, demeureront en vigueur dans les conditions convenues.

Article 10

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord. Cette notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lorsque pareille communication sera faite, le présent Accord prendra fin un an après la date de réception de la notification de dénonciation, à moins que, par accord entre les Parties contractantes, la communication en question ne soit retirée 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

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les routes ou les conditions prévues dans l'annexe ci-jointe, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités compétentes des deux Parties contractantes; ces consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si lesdites autorités conviennent entre elles de conditions nouvelles ou modifiées affectant l'annexe, leurs recommandations à cet égard prendront effet après qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 12

If a general multilateral air transport Convention accepted by both contracting parties enters into force, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention.

Article 13

Except as otherwise provided in this Agreement or its Annex, any dispute between the contracting parties relative to the interpretation or application of this Agreement or its Annex, which cannot be settled through consultation, shall be submitted for an advisory report to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each contracting party, and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either contracting party. Each of the contracting parties shall designate an arbitrator within two months of the date of delivery by either party to the other party of a diplomatic note requesting arbitration of a dispute; and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months. If the third arbitrator is not agreed upon within the time limitation indicated, the vacancy thereby created shall be filled by the appointment of a person, designated by the President of the Council of ICAO, from a panel of arbitral personnel maintained in accordance with the practice of ICAO. The executive authorities of the contracting parties will use their best efforts under the powers available to them to put into effect the opinion expressed in any such advisory report. A moiety of the expenses of the arbitral tribunal shall be borne by each party.

Article 14

Changes made by either contracting party in the routes described in the schedules attached except those which change the points served by these designated airlines in the territory of the other contracting party shall not be considered as modifications of the Annex. The aeronautical authorities of either contracting party may therefore proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change is given without delay to the aeronautical authorities of the other contracting party.

If such other aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in Section VII of the Annex to the present Agreement, interests of their 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 the third country, the authorities of the two contracting parties shall consult with a view to arriving at a satisfactory agreement.

Article 12

Au cas où entrerait en vigueur, en matière de transports aériens, une convention multilatérale de caractère général acceptée par les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 13

Sauf dispositions contraires du présent Accord ou de son annexe, tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe, qui ne pourrait être réglé par voie de consultations, sera soumis, aux fins de rapport consultatif, à un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné de commun accord par les deux premiers arbitres choisis; ce troisième arbitre ne devra pas être un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans un délai de deux mois à compter de la date de la remise par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie de la note diplomatique demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre devra être désigné de commun accord dans un délai d'un mois à compter de l'expiration de cette période de deux mois. Si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prévu, il sera procédé à la nomination d'une personne choisie par le Président du Conseil de l'OACI sur une liste d'arbitres établie conformément à la pratique suivie par l'OACI. Les organes exécutifs des Parties contractantes feront tout leur possible, en vertu des pouvoirs dont ils sont investis, pour donner effet à l'avis exprimé dans un tel rapport consultatif. Chaque Partie contractante prendra à sa charge la moitié des frais du tribunal arbitral.

Article 14

Les changements apportés par l'une des Parties contractantes aux routes définies dans les appendices ci-joints, à l'exception de ceux qui viseraient les points desservis par les entreprises désignées sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérés comme des modifications de l'annexe. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à ces changements, à condition toutefois d'en aviser sans délai les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Si ces dernières estiment, en se fondant sur les principes énoncés à la section VII de l'annexe du présent Accord, que les intérêts de leurs entreprises subissent un préjudice du fait que les entreprises de la première Partie contractante transportent des passagers, des marchandises et du courrier entre le territoire de la deuxième Partie contractante et le nouveau point situé sur le territoire d'un pays tiers, les autorités des deux Parties contractantes se consulteront en vue d'aboutir à un arrangement satisfaisant.

Article 15

This Agreement, including the provisions of the Annex thereto, will come into force on the day it is signed.

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

DONE in duplicate at Rangoon this 30th day of July 1951.

For the Government of Denmark :

(Signed) O. TJELLESEN

For the Government of the Union of Burma :

(Signed) SAO HKUN HKIO

ANNEX

Section I

The Government of the Union of Burma grants to the Government of Denmark the right to conduct air transport services by one or more airlines of Danish nationality designated by the latter country on the routes, specified in Schedule One attached, which transit or serve commercially the territory of the Union of Burma.

Section II

The Government of Denmark grants to the Government of the Union of Burma the right to conduct air transport services by one or more airlines of the Union of Burma nationality designated by the latter country on the routes, specified in Schedule Two attached, which transit or serve commercially the territory of Denmark.

Section III

One 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 of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo and mail at the points enumerated on each of the routes specified in the Schedules attached.

Section IV

The air transport facilities available hereunder to the travelling public shall bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.

Article 15

Le présent Accord, y compris les dispositions de son annexe, entrera en vigueur le jour de sa signature.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire, à Rangoon, le 30 juillet 1951.

Pour le Gouvernement du Danemark :

(Signé) O. TJELLESSEN

Pour le Gouvernement de l'Union birmane :

(Signé) SAO HKUN HKIO

ANNEXE

Section I

Le Gouvernement de l'Union birmane accorde au Gouvernement du Danemark le droit d'exploiter, par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises de nationalité danoise désignées par ce dernier pays, sur les routes indiquées à l'appendice 1 ci-joint des services de transports aériens qui traverseront en transit ou desserviront, à des fins commerciales, le territoire de l'Union birmane.

Section II

Le Gouvernement du Danemark accorde au Gouvernement de l'Union birmane le droit d'exploiter, par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises de nationalité birmane désignées par ce dernier pays, sur les routes indiquées à l'appendice 2 ci-joint, des services de transports aériens qui traverseront en transit ou desserviront, à des fins commerciales, le territoire du Danemark.

Section III

Une ou plusieurs entreprises désignées par chacune des Parties contractantes dans les conditions prévues au présent Accord bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points énumérés sur chacune des routes indiquées aux appendices ci-joints, 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.

Section IV

Les facilités en matière de transports aériens qui seront mises à la disposition des usagers en vertu du présent Accord et de son annexe devront être adaptées de près aux besoins du public dans ce domaine.

Section V

There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the contracting parties to operate on any route between their respective territories (as defined in the Agreement) covered by this Agreement and Annex.

Section VI

In the operation by the designated airlines of either contracting party of the trunk services described in the present Annex, the interest of the designated airlines of the other contracting party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

Section VII

It is the understanding of both contracting parties that services provided by a designated airline under the present Agreement and Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point in the territory of the other party on the routes specified in the present Annex shall be applied 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 between the country of origin of the air service and the countries of destination;
- (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.

Section VIII

In so far as the designated airlines of one contracting party may be temporarily prevented through difficulties arising from war from taking immediate advantage of the opportunity referred to in Section V above, the situation shall be reviewed between the contracting parties with the object of facilitating the necessary development, as soon as the designated airlines of the first contracting party are in a position increasingly to make their proper contribution to the service.

Section IX

It is the intention of both contracting parties that there should be regular and frequent consultation between their respective aeronautical authorities (as defined in the Agreement) and that there should thereby be close collaboration in the observance of the principles and the implementation of the provisions outlined in the present Agreement and Annex.

Section V

Les entreprises des Parties contractantes auront la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales toute route reliant leurs territoires respectifs (tels que définis dans l'Accord) visée dans le présent Accord et son annexe.

Section VI

Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services long-courriers indiqués dans la présente annexe, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, afin que les services assurés par lesdites entreprises sur tout ou partie des mêmes routes ne soient pas indûment affectés.

Section VII

Il est entendu entre les deux Parties contractantes que les services assurés en vertu du présent Accord et de la présente annexe par une entreprise désignée auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont ladite entreprise est ressortissante et le pays de dernière destination du trafic. Le droit de charger ou 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 point du territoire de l'autre Partie contractante situé sur l'une des routes indiquées dans la présente annexe, 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 entre le pays d'origine du service aérien et les pays de destination ;
- 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.

Section VIII

Au cas où des difficultés nées de la guerre empêcheraient momentanément les entreprises désignées par une Partie contractante de se prévaloir de la faculté mentionnée à la section V ci-dessus, les Parties contractantes examineront à nouveau la situation en vue de favoriser les ajustements nécessaires, dès que les entreprises désignées par la première Partie contractante seront mieux en mesure d'apporter au service la contribution qui leur est impartie.

Section IX

Les deux Parties contractantes sont convenues que leurs autorités aéronautiques respectives (telles que définies dans l'Accord) procéderont à des consultations régulières et fréquentes, instituant ainsi une collaboration étroite en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord et de son annexe.

SCHEDULE 1

The airlines designated by the Government of Denmark shall be entitled to operate air services on air routes specified in this paragraph via intermediate points in both directions, and to make scheduled landings in Burma at the points specified :

Sweden and/or Norway and/or Denmark, points in Europe, points in the Near East, the Middle East, Iran, Pakistan and India to Rangoon and Thailand, and beyond.

SCHEDULE 2

The airlines designated by the Government of the Union of Burma shall be entitled to operate air services and to make scheduled landings in Denmark along a specific route or routes to be agreed upon by the Governments of Denmark and the Union of Burma at such time as the Government of the Union of Burma decides to commence operations.

SCHEDULE 3

On each of the above routes the airline authorized to operate such route may operate onstop flights between any of the points on such route omitting stops at one or more of the other points on such route.

EXCHANGE OF NOTES

I

ROYAL DANISH CONSULATE

Rangoon, 30 July 1951

My dear Mr. Foreign Minister,

With reference to the Agreement signed this day between the Government of Denmark and the Government of the Union of Burma, I have the honour to notify you that, in accordance with article 3 of the Agreement, the Danish Government designate Det Danske Luftfartselskab (DDL) to operate the routes specified in Schedule 1 attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations preceding the signature of the Agreement :

- (1) 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 services assigned

APPENDICE 1

Les entreprises désignées par le Gouvernement du Danemark auront le droit d'exploiter dans les deux sens des services aériens sur les routes indiquées dans le présent paragraphe, via des points intermédiaires, et de faire des escales régulières en Birmanie, aux points spécifiés :

De Suède et/ou de Norvège et/ou du Danemark à Rangoon, en Thaïlande et au-delà, via des points situés en Europe, dans le Proche-Orient, dans le Moyen-Orient, en Iran, au Pakistan et dans l'Inde.

APPENDICE 2

Les entreprises désignées par le Gouvernement de l'Union birmane auront le droit d'exploiter des services aériens, avec escales régulières au Danemark, sur une ou plusieurs routes que le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de l'Union birmane fixeront de commun accord au moment où le Gouvernement de l'Union birmane décidera de mettre lesdits services en exploitation.

APPENDICE 3

L'entreprise autorisée à exploiter une route mentionnée ci-dessus pourra assurer des vols directs entre deux points quelconques de cette route, en supprimant une ou plusieurs des autres escales prévues.

ÉCHANGE DE NOTES

I

CONSULAT ROYAL DE DANEMARK

Rangoon, le 30 juillet 1951

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord conclu ce jour entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de l'Union birmane, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que le Gouvernement danois, conformément à l'article 3 dudit Accord, désigne la compagnie *Det Danske Luftfartselskab* (DDL) pour exploiter les routes indiquées dans l'appendice 1 joint à l'Accord.

A ce propos, 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 Luftfartselskab* (DNL) et *Aktiebolaget Aerotransport* (ABA) sous le nom de *Scandinavian Airlines System* (SAS),

to it under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.

- (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.

Yours sincerely,

(Signed) O. TJELLESEN
Consul for Denmark a. i.

The Honourable Sao Hkun Hkio
Minister for Foreign Affairs
Government of the Union of Burma
Rangoon

II

FOREIGN OFFICE

Rangoon, 30 July 1951

My dear Mr. Consul,

With reference to the Agreement signed this day between the Government of the Union of Burma and the Government of Denmark, I have the honour to notify you that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Burmese Government will designate an airline or airlines at a later date to operate the routes to be specified under the provision contained in Schedule 2 attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations preceding the signature of the Agreement :

[See note I]

Yours sincerely,

(Signed) SAO HKUN HKIO
Minister for Foreign Affairs

O. Tjellesen, Esqr.
Consul for Denmark
Royal Danish Consulate
Rangoon

pourra utiliser, pour les services qui lui sont assignés par l'Accord, des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une des autres entreprises ou aux deux.

- 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 aux fins de l'Accord.

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

(Signé) O. TJELLESEN
Consul du Danemark par intérim

L'Honorable Sao Hkun Hkio
Ministre des affaires étrangères
Gouvernement de l'Union birmane
Rangoon

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Rangoon, le 30 juillet 1951

Monsieur le Consul,

Me référant à l'Accord conclu ce jour entre le Gouvernement de l'Union birmane et le Gouvernement du Danemark, j'ai l'honneur de vous informer que le Gouvernement birman, conformément à l'article 3 de l'Accord, désignera ultérieurement une ou plusieurs entreprises pour exploiter les routes à spécifier conformément aux dispositions de l'appendice 2 joint à l'Accord.

A ce propos, 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 :

[Voir note I]

Veillez agréer, Monsieur le Consul, les assurances de ma considération la plus distinguée.

(Signé) SAO HKUN HKIO
Ministre des affaires étrangères

Monsieur O. Tjellesen
Consul de Danemark
Consulat royal de Danemark
Rangoon

No. 1473

**BURMA
and
NETHERLANDS**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rangoon,
on 6 September 1951**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

**BIRMANIE
et
PAYS-BAS**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé
à Rangoon, le 6 septembre 1951**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

No. 1473. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNION OF BURMA AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS. SIGNED AT RANGOON, ON 6 SEPTEMBER 1951

The Government of the Union of Burma and the Government of the Kingdom of the Netherlands,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting direct air communications between their respective territories,

Have accordingly appointed authorized representatives for this purpose, who have agreed as follows :

Article 1

For the purposes of the present Agreement, and its Annex, except where the text provides otherwise :

(A) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the Union of Burma, the Ministry of Transport and Communications, or any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by the said Ministry of Transport and Communications and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Director-General of Civil Aviation in the Netherlands or any person or agency authorized to perform the functions exercised at the present time by the said aeronautical authority.

(B) The term "designated airlines" shall mean those airlines which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airlines which it has designated in conformity with Article 3 of the present Agreement for the routes specified in such designation.

(C) The term "territory" shall have the meaning given to it by Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on December 7, 1944.²

¹ Came into force on 6 September 1951, as from the date of signature, in accordance with article 15.

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 1473. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'UNION BIRMANE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A RANGOON, LE 6 SEPTEMBRE 1951

Le Gouvernement de l'Union birmane et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

Désireux de conclure un accord en vue de développer des communications aériennes directes entre leurs territoires respectifs,

Ont désigné à cette fin des représentants qui, à ce dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

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 l'Union birmane, du Ministère des transports et des communications, ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère et, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, du Directeur général de l'aviation civile des Pays-Bas, ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ladite autorité aéronautique.

B) L'expression « entreprises désignées » s'entend des entreprises de transports aériens que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront notifiées par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante comme étant les entreprises désignées par la première Partie conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord pour exploiter les routes indiquées dans l'instrument de désignation.

C) Le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.²

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 6 septembre 1951, conformément à l'article 15.

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.

(D) The definitions contained in paragraphs (a), (b) and (d) of Article 96 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944 shall be applied to the present Agreement.

Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights as specified in the Annex hereto necessary for establishing the international civil air routes and services therein described, 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 3

Each of the air services so described may be placed in operation as soon as the Contracting Party to whom the rights have been granted by Article 2 to designate an airline or airlines for the route concerned has authorized an airline for such route, and the Contracting Party granting the rights shall, subject to Article 7 hereof be bound to give the appropriate operating permission without undue delay to the airline or airlines concerned; provided that the airlines so designated may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities before being permitted to engage in the operations contemplated by this agreement; and provided that in areas of hostilities or of military occupation, or in areas affected thereby, such operations shall be subject to the approval of the competent military authorities.

Article 4

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

- (a) Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. 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 other facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

D) Les définitions données aux alinéas *a*, *b* et *d* de l'article 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 valent pour le présent Accord.

Article 2

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés à l'annexe ci-jointe, qui sont nécessaires à l'établissement des routes et services aériens civils internationaux définis dans cette 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 3

Chacun des services aériens ainsi définis pourra être mis en exploitation dès que la Partie contractante qui, en vertu de l'article 2 ci-dessus, reçoit le droit de désigner une ou plusieurs entreprises pour l'exploitation d'une route, aura autorisé une entreprise à exploiter cette route; la Partie contractante qui accorde les droits sera, sous réserve des dispositions de l'article 7 ci-après, tenue de donner dans un délai raisonnable à l'entreprise ou aux entreprises intéressées la permission d'exploitation voulue; il est toutefois entendu que les entreprises ainsi désignées pourront être tenues de fournir aux autorités aéronautiques compétentes de la Partie contractante qui accorde les droits la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement, avant d'être autorisées à commencer l'exploitation prévue par le présent Accord; il est entendu, en outre, que dans des régions où se dérouleraient des hostilités, ou qui seraient soumises à l'occupation militaire, ou des régions affectées par des hostilités ou une occupation militaire, l'exploitation desdits services sera subordonnée à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Article 4

Afin d'empêcher les pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement, les deux Parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

- a) Chacune des Parties contractantes pourra imposer, ou permettre que soient imposées, aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports publics et autres installations et services placés sous son contrôle. Chacune des Parties contractantes convient toutefois que ces taxes ne seront pas plus élevées que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

- (b) The fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of airlines of the other Contracting Party and intended solely for use by aircraft of the designated airlines of such Contracting Party 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 the same treatment as that applying to national airlines and to airlines of the most-favoured nation.
- (c) The aircraft, its fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party authorized to operate the routes and services described in the Annex shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory. The supplies so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party and shall, when unloaded, be kept under the supervision of the customs authorities until they are re-loaded.

Article 5

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in the Annex, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

Article 6

(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 airlines designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first party.

- b) Les carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange introduits sur le territoire d'une Partie contractante par des entreprises de l'autre Partie contractante ou pour leur compte, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs des entreprises désignées par cette dernière, bénéficieront de la part de la Partie contractante sur le territoire de laquelle s'effectue l'entrée en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux du même traitement que celui qui est appliqué aux entreprises nationales et aux entreprises de la nation la plus favorisée.
- c) Les aéronefs, ainsi que les carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'une des Parties contractantes et autorisées à exploiter les routes et services définis dans l'annexe 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 effectués au-dessus dudit territoire. Les approvisionnements ainsi exonérés ne pourront être déchargés qu'avec l'autorisation des autorités douanières de l'autre Partie contractante et seront, une fois déchargés, placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment de leur rechargement.

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 routes et services définis dans l'annexe, sous réserve que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces brevets ou licences soient au moins équivalentes aux standards minimums qui pourraient être établis en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article 6

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 régissant 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, et lesdits aéronefs devront s'y conformer, à l'arrivée, au départ et durant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

(b) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crews, 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 such passengers, crew or cargo of the airlines designated by the other Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within the territory of the first party.

Article 7

Notwithstanding the provisions of Article 10 hereof, 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 the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by such airline or the Government designating such airline, to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 hereof, or otherwise to perform its obligations hereunder, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement and its Annex.

Article 8

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

Article 9

Existing rights and privileges relating to air transport services which may have been granted previously by either of the Contracting Parties to an airline of the other Contracting Party shall continue in force according to their terms.

Article 10

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. Such a notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event such communication is made, this Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the communication under reference is withdrawn before the expiration of that time. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed as having been received 14 days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

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 des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, à l'arrivée, au départ et durant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

Article 7

Nonobstant les dispositions de l'article 10 du présent Accord, 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 du présent Accord 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 l'autre Partie contractante, ou lorsque ladite entreprise ou le Gouvernement qui la désigne ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article 6 ci-dessus, ou, de toute autre manière, manquera aux obligations que lui impose le présent Accord ou ne remplira pas les conditions auxquelles les droits sont accordés en vertu du présent Accord et de son annexe.

Article 8

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

Article 9

Les droits et privilèges que l'une des Parties contractantes aurait pu accorder précédemment, en matière de transports aériens, à une entreprise de l'autre Partie contractante, demeureront en vigueur dans les conditions convenues.

Article 10

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord. Cette notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lorsque pareille communication sera faite, le présent Accord prendra fin un an après la date de réception de la notification de dénonciation, à moins que, par accord entre les Parties contractantes, la communication en question ne soit retirée 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

In the event either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the routes or conditions set forth in the attached Annex, it may request consultation between the competent authorities of both Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities mutually agree on new or revised conditions affecting the Annex, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 12

If a general multilateral air transport Convention accepted by both Contracting Parties enters into force, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention.

Article 13

Except as otherwise provided in this Agreement or its Annex, any dispute between the Contracting Parties relative to the interpretation or application of this Agreement or its Annex, which cannot be settled through consultation, shall be submitted to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party, and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within two months of the date of delivery by either party to the other party of a diplomatic note requesting arbitration of a dispute; and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months. If the third arbitrator is not agreed upon, within the time limitation indicated, the vacancy thereby created shall be filled by the appointment of a person, designated by the President of the Council of ICAO, from a panel of arbitral personnel maintained in accordance with the practice of ICAO. The Contracting Parties undertake to comply with the decision given by the tribunal. A moiety of the expenses of the arbitral tribunal shall be borne by each party.

Article 14

Changes made by either Contracting Party in the routes described in the schedules attached except those which change the points served by these designated airlines in the territory of the other Contracting Party shall not be considered as modifications of the Annex. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such

Article 11

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les routes ou les conditions prévues dans l'annexe ci-jointe, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités compétentes des deux Parties contractantes; ces consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si lesdites autorités conviennent entre elles de conditions nouvelles ou modifiées affectant l'annexe, leurs recommandations à cet égard prendront effet après qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 12

Au cas où entrerait en vigueur, en matière de transports aériens, une convention multilatérale de caractère général acceptée par les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 13

Sauf dispositions contraires du présent Accord ou de son annexe, tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe, qui ne pourrait être réglé par voie de consultations, sera soumis à un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné de commun accord par les deux premiers arbitres choisis; ce troisième arbitre ne devra pas être un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans un délai de deux mois à compter de la date de la remise par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie de la note diplomatique demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre devra être désigné de commun accord dans un délai d'un mois à compter de l'expiration de cette période de deux mois. Si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prévu, il sera procédé à la nomination d'une personne choisie par le Président du Conseil de l'OACI sur une liste d'arbitres établie conformément à la pratique suivie par l'OACI. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue par le tribunal. Chaque Partie contractante prendra à sa charge la moitié des frais du tribunal arbitral.

Article 14

Les changements apportés par l'une des Parties contractantes aux routes définies dans les appendices ci-joints, à l'exception de ceux qui viseraient les points desservis par les entreprises désignées sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérés comme des modifications de l'annexe. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront, en

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

If such other aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in Section VII of the Annex to the present Agreement, interests of their 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 the third country, the authorities of the two Contracting Parties shall consult with a view to arriving at a satisfactory agreement.

Article 15

This Agreement, including the provisions of the Annex thereto, will come into force on the day it is signed.

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

DONE in duplicate at Rangoon this 6th day of September 1951 in the English language.

For the Government of the Union of Burma :
SAO HKUN HKIO

For the Government of the Kingdom of the Netherlands
Jonkheer H. P. J. BOSCH VAN DRAKESTEIN

A N N E X

Section I

The Government of the Union of Burma grants to the Government of the Kingdom of the Netherlands the right to conduct air transport services by one or more airlines of Netherlands nationality designated by the latter country on the routes, specified in Schedule One attached, which transit or serve commercially the territory of the Union of Burma.

Section II

The Government of the Kingdom of the Netherlands grants to the Government of the Union of Burma the right to conduct air transport services by one or more airlines of the Union of Burma nationality designated by the latter country on the routes, specified in Schedule Two attached, which transit or serve commercially the territory of the Netherlands.

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

Si ces dernières estiment, en se fondant sur les principes énoncés à la section VII de l'annexe du présent Accord, que les intérêts de leurs entreprises subissent un préjudice du fait que les entreprises de la première Partie contractante transportent des passagers, des marchandises et du courrier entre le territoire de la deuxième Partie contractante et le nouveau point situé sur le territoire d'un pays tiers, les autorités des deux Parties contractantes se consulteront en vue d'aboutir à un arrangement satisfaisant.

Article 15

Le présent Accord, y compris les dispositions de son annexe, entrera en vigueur le jour de sa signature.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire, à Rangoon, le 6 septembre 1951, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de l'Union birmane :
SAO HKUN HKIO

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :
Jonkheer H. P. J. BOSCH VAN DRAKESTEIN

A N N E X E

Section I

Le Gouvernement de l'Union birmane accorde au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas le droit d'exploiter, par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises de nationalité néerlandaise désignées par ce dernier pays, sur les routes indiquées à l'appendice 1 ci-joint, des services de transports aériens qui traverseront en transit ou desserviront, à des fins commerciales, le territoire de l'Union birmane.

Section II

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas accorde au Gouvernement de l'Union birmane le droit d'exploiter, par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises de nationalité birmane désignées par ce dernier pays, sur les routes indiquées à l'appendice 2 ci-joint, des services de transports aériens qui traverseront en transit ou desserviront, à des fins commerciales, le territoire des Pays-Bas.

Section III

One 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 of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo and mail at the points enumerated on each of the routes specified in the Schedules attached.

Section IV

The air transport facilities available hereunder to the travelling public shall bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.

Section V

There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the contracting parties to operate on any route between their respective territories (as defined in the Agreement) covered by this Agreement and Annex.

Section VI

In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the trunk services described in the present Annex, the interest of the designated airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

Section VII

It is the understanding of both Contracting Parties that services provided by a designated airline under the present Agreement and Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for an coming from third countries at a point in the territory of the other Party on the routes specified in the present Annex shall be applied 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 between the country of origin of the air service and the countries of destination;
- (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.

Section III

Une ou plusieurs entreprises désignées par chacune des Parties contractantes dans les conditions prévues au présent Accord bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points énumérés sur chacune des routes indiquées aux appendices ci-joints, 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.

Section IV

Les facilités en matière de transports aériens qui seront mises à la disposition des usagers en vertu du présent Accord et de son annexe devront être adaptées de près aux besoins du public dans ce domaine.

Section V

Les entreprises des Parties contractantes auront la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales toute route reliant leurs territoires respectifs (tels que définis dans l'Accord) visée dans le présent Accord et son annexe.

Section VI

Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services long-courriers indiqués dans la présente annexe, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, afin que les services assurés par lesdites entreprises sur tout ou partie des mêmes routes ne soient pas indûment affectés.

Section VII

Il est entendu entre les deux Parties contractantes que les services assurés en vertu du présent Accord et de la présente annexe par une entreprise désignée auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont ladite entreprise est ressortissante et le pays de dernière destination du trafic. Le droit de charger ou 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 point du territoire de l'autre Partie contractante situé sur l'une des routes indiquées dans la présente annexe, 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 entre le pays d'origine du service aérien et les pays de destination;
- 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.

Section VIII

In so far as the designated airlines of one Contracting Party may be temporarily prevented through difficulties arising from war from taking immediate advantage of the opportunity referred to in Section V above, the situation shall be reviewed between the Contracting Parties with the object of facilitating the necessary development, as soon as the designated airlines of the first Contracting Party are in a position increasingly to make their proper contribution to the service.

Section IX

It is the intention of both Contracting Parties that there should be regular and frequent consultation between their respective aeronautical authorities (as defined in the Agreement) and that there should thereby be close collaboration in the observance of the principles and the implementation of the provisions outlined in the present Agreement and Annex.

SCHEDULE 1

The airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on air routes specified in this paragraph *via* intermediate points in both directions, and to make scheduled landings in Burma at the point specified :

The Netherlands, *via* points in Europe, points in the Near and Middle East, Iran, Pakistan, and India to Rangoon and beyond to :

- (a) The Republic of Indonesia and points beyond
- (b) China and/or Japan and points beyond.

SCHEDULE 2

The airlines designated by the Government of the Union of Burma shall be entitled to operate air services and to make scheduled landings in the Netherlands along a specific route or routes to be agreed upon by the Governments of the Kingdom of the Netherlands and the Union of Burma at such time as the Government of the Union of Burma decides to commence operations.

SCHEDULE 3

On each of the above routes the airline authorized to operate such route may operate nonstop flights between any of the points on such route omitting stops at one or more of the other points on such route.

Section VIII

Au cas où des difficultés nées de la guerre empêcheraient momentanément les entreprises désignées par une Partie contractante de se prévaloir de la faculté mentionnée à la section V ci-dessus, les Parties contractantes examineront la situation en vue de favoriser les ajustements nécessaires, dès que les entreprises désignées par la première Partie contractante seront mieux en mesure d'apporter au service la contribution qui leur est impartie.

Section IX

Les deux Parties contractantes sont convenues que leurs autorités aéronautiques respectives (telles que définies dans l'Accord) procéderont à des consultations régulières et fréquentes, instituant ainsi une collaboration étroite en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord et de son annexe.

APPENDICE 1

Les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas auront le droit d'exploiter dans les deux sens des services aériens sur les routes indiquées dans le présent paragraphe, via des points intermédiaires, et de faire des escales régulières en Birmanie, aux points spécifiés :

Des Pays-Bas, via des points situés en Europe, dans le Proche-Orient et le Moyen-Orient, en Iran, au Pakistan, et dans l'Inde, jusqu'à Rangoon et, de là, vers :

- a) La République d'Indonésie et des points situés au-delà;
- b) La Chine et/ou le Japon et des points situés au-delà.

APPENDICE 2

Les entreprises désignées par le Gouvernement de l'Union birmane auront le droit d'exploiter des services aériens, avec escales régulières aux Pays-Bas, sur une ou plusieurs routes que le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de l'Union birmane fixeront de commun accord au moment où le Gouvernement de l'Union birmane décidera de mettre lesdits services en exploitation.

APPENDICE 3

L'entreprise autorisée à exploiter une route mentionnée ci-dessus pourra assurer des vols directs entre deux points quelconques de cette route, en supprimant une ou plusieurs des autres escales prévues.

No. 1474

**NETHERLANDS
and
LEBANON**

Air Transport Agreement (with annex and exchange of letters). Signed at Beirut, on 20 September 1949

Official text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

**PAYS-BAS
et
LIBAN**

Accord relatif au transport aérien (avec annexe et échange de lettres). Signé à Beyrouth, le 20 septembre 1949

Texte officiel français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

N^o 1474. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DES
PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPU-
BLIQUE LIBANAISE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN.
SIGNÉ A BEYROUTH, LE 20 SEPTEMBRE 1949

Le Gouvernement des Pays-Bas

et

Le Gouvernement de la République Libanaise

désirant stimuler le transport aérien civil entre les Pays-Bas et le Liban et prenant en considération la Résolution² adoptée en date du 7 décembre 1944 à la Conférence Internationale de l'Aviation Civile de Chicago, conviennent de ce qui suit :

Article I

Les Parties Contractantes s'accordent réciproquement les droits spécifiés à l'Annexe ci-jointe, nécessaires à l'établissement des services aériens y mentionnés (appelés ci-après « services convenus »).

Article II

(1) Les services convenus pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure au choix de la Partie Contractante à qui les droits sont accordés, mais pas avant que

(a) la Partie Contractante à qui les droits ont été accordés, a désigné une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour la ou les routes spécifiées et

(b) la Partie Contractante accordant les droits a délivré la permission d'exploitation appropriée à ou aux entreprises de transport aérien en question (ce qu'elle fera, sous réserve des dispositions du paragraphe (2) de cet Article et de l'Article VI sans délai déraisonnable).

(2) La ou les entreprises de transport aérien désignées pourront être requises par les autorités aéronautiques de la Partie Contractante qui accorde les droits de satisfaire aux conditions prescrites, aux termes des lois et règlements normalement appliqués par ces mêmes autorités, en matière d'exploitation de transports aériens commerciaux.

¹ Entré en vigueur provisoirement dès sa signature, le 20 septembre 1949, et définitivement le 3 août 1951 après que les formalités prévues par la législation intérieure de chacune des Parties contractantes ont été accomplies, conformément à l'article XI.

² OPACI, Conférence internationale de l'aviation civile de Chicago, *Acte final et appendices*, document 2187, p. 22.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 1474. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE NETHERLANDS GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE LEBANESE REPUBLIC. SIGNED AT BEIRUT, ON 20 SEPTEMBER 1949

The Netherlands Government
and

The Government of the Lebanese Republic,

Desiring to encourage civil air transport between the Netherlands and Lebanon, and taking into consideration the resolution² adopted on 7 December 1944 at the Chicago International Civil Aviation Conference agree as follows :

Article I

The Contracting Parties grant each other the rights specified in the annex hereto necessary for establishing the air services set out herein (hereinafter referred to as the "agreed services").

Article II

(1) The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the discretion 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 one or more airlines for the specified route or routes, and

(b) The Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned (which it shall do, subject to the provisions of paragraph 2 of this article and of article VI, without undue delay).

(2) The designated airline or airlines may be required by the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights to satisfy the conditions prescribed by the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of commercial air transport.

¹ Came into force provisionally on 20 September 1949, as from the date of signature, and finally on 3 August 1951 after the formalities required by the national legislation of each of the Contracting Parties had been completed, in accordance with article XI.

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.

(3) Dans les zones occupées par des militaires, ou dans les zones affectées de ce fait, l'inauguration restera soumise, où cela sera nécessaire, à l'assentiment des autorités militaires compétentes.

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, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange, introduits dans ou pris à bord des aéronefs sur le territoire d'une Partie Contractante par l'autre Partie Contractante, ou par ses nationaux, 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 ou du traitement accordé aux autres entreprises de transport aérien étrangères 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 à l'Annexe seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ de celui-ci, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits ou taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

(d) Les marchandises ainsi exemptes ne pourront être débarquées qu'avec l'assentiment des autorités douanières de l'autre Partie Contractante. Elles devront être gardées, sous le contrôle des douanes, jusqu'à leur réexportation.

Article IV

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

(3) In zones under or affected by military occupation, such inauguration shall be subject, where necessary, to the consent of the competent military authorities.

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) Where fuel, lubricating oils or spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by the other Contracting Party or its nationals are intended solely for use by aircraft of the latter Contracting Party the Contracting Party whose territory is entered shall, with respect to the imposition of customs duties, inspection fees or other national duties or charges, apply the treatment accorded to its nationals or to other foreign airlines.

(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 Contracting Party 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 except with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. These goods shall be 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) Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire pour 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 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 relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire de passagers, d'équipages ou de marchandises transportées par aéronefs, tels que ceux régissant l'entrée, les formalités de congé, d'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, seront observés soit personnellement soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom par les passagers, équipages et marchandises de ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante durant leur séjour dans les limites du territoire de la première Partie.

Article VI

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer l'autorisation d'exploitation accordée aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante, conformément aux dispositions contenues dans le présent Accord, si ces entreprises ne fournissent pas, au cas où cela leur serait demandé, la preuve que la part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise elle-même sont entre les mains de nationaux de l'une ou de l'autre Partie Contractante, ou si ces entreprises ne se conforment pas aux lois et règlements visés à l'Article V ou si elles ne remplissent pas les conditions sur la base desquelles les droits d'exercice sont concédés conformément au contenu du présent Accord.

Article VII

Le présent Accord et tous les contrats y relatifs seront enregistrés à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (O.A.C.I.).

Article VIII

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes estime désirable de modifier une clause quelconque de l'Accord ou de son Annexe, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront en vue de procéder à une telle modification. Les consultations devront avoir lieu dans les 60 jours à partir de la date de la demande. Au cas où lesdites autorités arrivent à un accord sur les modifications à apporter, ces modifications entreront en vigueur seulement après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article V

(a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to the aircraft of the Contracting Parties without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or leaving or while within the territory of that Party.

(b) Passengers, crews and cargo of the airline or airlines of one Contracting Party shall, while within the territory of the other Party, either personally or through an agent comply with the laws and regulations of the latter Party relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crews or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine.

Article VI

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke an operating permit granted to the airlines designated by the other Contracting Party in accordance with the provisions of this Agreement, if the said airlines do not on request submit proof that the major portion of ownership and effective control of such airlines are vested in nationals of one of the Contracting Parties, or if the said airlines do not comply with the laws and regulations referred to in Article V or fail to fulfil the conditions under which the operating rights are granted under this Agreement.

Article VII

This Agreement and all contracts relating thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Article VIII

If either of the Contracting Parties wishes to modify any provision of the Agreement or its annex, the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties shall enter into consultation with a view to affecting such modification. The consultations shall begin within sixty days from the date of the request. If the aforementioned authorities agree on the modifications, the latter shall enter into force only after confirmation by an exchange of diplomatic notes.

Article IX

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 par voie de négociations directes, sera soumis à un jugement d'arbitrage au choix des Parties Contractantes ou à la Cour Internationale de Justice. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux décisions du jugement d'arbitrage ou à celles prononcées par la Cour Internationale de Justice, lesquelles en tout cas seront considérées comme définitives.

Article X

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle dénonciation doit être faite en même temps à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Le présent Accord cessera d'avoir effet dès la date communiquée dans ladite notification, mais en tout cas, douze mois au moins à partir du jour où la deuxième Partie Contractante en aura reçu communication. Cette communication de dénonciation pourra être remplacée par un accord ultérieur passé avant l'échéance du délai susdit.

Au cas où l'autre Partie Contractante omettrait d'en accuser réception, on considérera la communication comme parvenue à son adresse 14 jours après la réception de la même communication par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XI

Le présent Accord entrera en vigueur provisoirement à la date de sa signature et définitivement, aussitôt que les formalités prévues par la législation intérieure de chacune des Parties Contractantes auront été accomplies.

EN FOI DE QUOI, les soussignés Plénipotentiaires dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Accord.

FAIT à Beyrouth, le 20 septembre 1949, en double exemplaire en langue française.

(*Signé*) H. HAGENAAR
Chargé d'Affaires a.i.
des Pays-Bas au Caire

(*Signé*) Chéhadé EL GHOSSEIN
Directeur Général p.i. du Ministère
des Affaires Étrangères

Article IX

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or its annex which cannot be settled by direct negotiation shall be submitted to an arbitral tribunal to be selected by the Contracting Parties or to the International Court of Justice. The Contracting Parties undertake to comply with the arbitration awards or with the decisions of the International Court of Justice, which shall in all cases be regarded as final.

Article X

Each Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party of its desire to denounce this Agreement. Such denunciation shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

This Agreement shall cease to apply as from the date specified in the said notice, but in any case not less than twelve months from the date on which the second Contracting Party shall have received the notice. This notice of denunciation may be superseded by a subsequent agreement concluded before the expiry of the aforementioned time-limit.

If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, the notice shall be considered to have reached its destination fourteen days after it has been received by the International Civil Aviation Organization.

Article XI

This Agreement shall come into force provisionally on the date of its signature and definitively as soon as the formalities prescribed by the internal legislation of each of the Contracting Parties have been complied with.

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

DONE at Beyrouth, on 20 September 1949, in duplicate, in the French language.

(Signed) H. HAGENAAR
Acting Chargé d'Affaires
of the Netherlands in Cairo

(Signed) Chéhadé EL GHOSSEIN
Acting Director-General
of the Ministry for Foreign Affairs

[Annexe à l'exemplaire de l'Accord du Gouvernement des Pays-Bas]

A N N E X E

I

Les entreprises désignées par une Partie Contractante jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales; elles pourront aussi utiliser les aéroports et les facilités complémentaires prévus pour le trafic international. Elles jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre Partie Contractante et sur les lignes définies aux tableaux ci-après du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions du présent Accord.

II

ÉTAT DES LIGNES À EXPLOITER PAR LA OU LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN À DÉSIGNER
PAR LE GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS

A. Pays-Bas—France—Italie—Grèce—Liban—Iraq (Bassorah) et aux points au-delà, dans les deux directions.

B. Pays-Bas—Liban—Iraq (Bassorah)—Pakistan—Inde et au-delà, dans les deux directions.

N.B. L'entreprise de navigation aérienne pourra à son choix omettre des points mentionnés dans les routes ci-dessus indiquées.

[Annexe à l'exemplaire de l'Accord du Gouvernement du Liban]

A N N E X E

I

Les entreprises désignées par une Partie Contractante jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales; elles pourront aussi utiliser les aéroports et les facilités complémentaires prévus pour le trafic international. Elles jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre Partie Contractante et sur les lignes définies aux tableaux ci-après du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions du présent Accord.

II

ÉTAT DES LIGNES À EXPLOITER PAR LA OU LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN À DÉSIGNER
PAR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE LIBANAISE

Liban—Grèce—Italie—France—Pays-Bas et aux points au-delà, dans les deux directions.

N.B. L'entreprise de navigation aérienne pourra à son choix omettre des points mentionnés dans les routes ci-dessus indiquées.

[*Annex to the copy of the Agreement of the Government of the Netherlands*]

A N N E X

I

The airlines designated by one Contracting Party shall be accorded in the territory of the other Contracting Party rights of transit and of non-traffic stops; they may also use the airports and ancillary facilities provided for international traffic. They shall also, in accordance with the conditions of this Agreement, have the right to pick up and discharge international traffic in passengers, mail and cargo in the territory of the other Contracting Party and on the routes specified in the following tables.

II

ROUTES TO BE OPERATED BY THE AIRLINE OR AIRLINES TO BE DESIGNATED
BY THE NETHERLANDS GOVERNMENT

A. Netherlands—France—Italy—Greece—Lebanon—Iraq (Basra) and points beyond in either direction.

B. Netherlands—Lebanon—Iraq (Basra)—Pakistan—India and beyond in either direction.

N.B. The airline may at its own discretion omit points mentioned in the routes indicated above.

[*Annex to the copy of the Agreement of the Government of Lebanon*]

A N N E X

I

The airlines designated by one Contracting Party shall be accorded in the territory of the other Contracting Party rights of transit and of non-traffic stops; they may also use the airports and ancillary facilities provided for international traffic. They shall also, in accordance with the conditions of this Agreement, have the right to pick up and discharge international traffic in passengers, mail and cargo in the territory of the other Contracting Party and on the routes specified in the following tables.

II

ROUTES TO BE OPERATED BY THE AIRLINE OR AIRLINES TO BE DESIGNATED
BY THE GOVERNMENT OF THE LEBANESE REPUBLIC

Lebanon—Greece—Italy—France—Netherlands and points beyond in either direction.

N.B. The airline may at its own discretion omit points mentioned in the routes indicated above.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Beyrouth, le 20 septembre 1949

Monsieur le Chargé d'Affaires,

Me référant à l'Accord relatif au transport aérien entre le Liban et les Pays-Bas, conclu en date de ce jour, j'ai l'honneur de vous informer qu'il est entendu par mon Gouvernement que l'utilisation de la 5ème liberté de l'air par les Services aériens néerlandais entre Beyrouth et Bassorah est subordonnée à la conclusion d'un Accord approprié sur le transport aérien entre les Pays-Bas et l'Iraq. Quand un tel Accord existera, le Gouvernement Libanais n'aura pas d'objection à permettre aux entreprises aériennes désignées par les Pays-Bas d'embarquer et de débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, dans les deux directions, entre Beyrouth et Bassorah.

Veillez agréer, Monsieur le Chargé d'Affaires, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Affaires Étrangères
et des Libanais d'Outre-Mer *et p.o.*
(Signé) Chéhadé EL GHOSSEIN

Monsieur H. Hagenaar
Chargé d'Affaires a.i. des Pays-Bas
au Caire

II

Beyrouth, le 20 septembre 1949

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date d'aujourd'hui ainsi conçue :

[Voir lettre I]

J'ai l'honneur de vous confirmer l'accord de mon Gouvernement sur ce qui précède.

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

Le Chargé d'Affaires a.i. des Pays-Bas au Caire
(Signé) H. HAGENNAAR

Son Excellence Monsieur Hamid Frangié
Ministre des Affaires Étrangères
et des Libanais d'Outre-Mer
Beyrouth

EXCHANGE OF LETTERS

I

Beyrouth, 20 September 1949

Sir,

With reference to the Air Transport Agreement concluded this day between Lebanon and the Netherlands, I have the honour to inform you that it is the understanding of my Government that the enjoyment of the fifth freedom of the air by the Netherlands air services between Beyrouth and Basra is subject to the conclusion of an appropriate Air Transport Agreement between the Netherlands and Iraq. When such an agreement comes into being, the Lebanese Government will have no objection to allowing airlines designated by the Netherlands to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail in both directions between Beyrouth and Basra.

I have the honour to be, etc.

By authority,
(Signed) Chéhadé EL GHOSSEIN
Minister for Foreign Affairs and for Lebanese Abroad

Mr. H. Hagenaar
Acting Chargé d'affaires of the Netherlands
in Cairo

II

Beyrouth, 20 September 1949

Sir,

I have the honour to acknowledge your letter of today's date worded as follows :

[See letter I]

I have the honour to confirm that my Government agrees with the above

I have the honour to be, etc.

(Signed) H. HAGENAAR
Acting Chargé d'affaires of the Netherlands in Cairo

His Excellency Mr. Hamid Frangié
Minister for Foreign Affairs and for Lebanese Abroad
Beyrouth

No. 1475

**INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
and
IRAQ**

**Basic Agreement for the provision of technical assistance.
Signed at Montreal, on 18 September 1951**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

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

**Accord de base relatif à la fourniture d'une assistance
technique. Signé à Montréal, le 18 septembre 1951**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

No. 1475. BASIC AGREEMENT¹ BETWEEN THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION AND THE GOVERNMENT OF IRAQ FOR THE PROVISION OF TECHNICAL ASSISTANCE. SIGNED AT MONTREAL, ON 18 SEPTEMBER 1951

The International Civil Aviation Organization (hereinafter referred to as "the Organization"),

Considering the recommendations of the Economic and Social Council of the United Nations made in its resolution number 222 (IX) of 15 August 1949;² and

Desiring to give effect to the resolutions, respectively of the General Assembly of the United Nations and of the Assemblies and Conferences on an Expanded Programme of Technical Assistance for Economic Development of Underdeveloped countries, and the Government of Iraq (hereinafter referred to as "the Government") which has requested technical assistance from the Organization in furtherance of its plans of economic development and the attainment of higher levels of economic and social welfare for its people, such assistance being considered by the Organization as compatible with the resolutions mentioned above and the Organization being willing to render it, have entered into the following Basic Agreement through their undersigned duly authorized representatives, and

Declare that their mutual responsibilities shall be fulfilled in a spirit of friendly co-operation and that the detailed application of such responsibilities will be set forth in common agreement :

Article I

FURNISHING OF TECHNICAL ASSISTANCE

(a) The Organization, in accordance with the provisions of this Basic Agreement and with the Observations and Guiding Principles set forth in Annex I to Part "A" of Resolution 222 (IX) of the Economic and Social Council of the United Nations (which is attached hereto and made a part hereof³) shall furnish technical assistance to the Government as shall be determined in the supplemental agreement⁴ to this Basic Agreement.

¹ Came into force on 18 September 1951, upon signature, in accordance with article VI.

² United Nations, document E/1553.

³ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 76, p. 132.

⁴ Not published.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 1475. ACCORD DE BASE¹ ENTRE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET LE GOUVERNEMENT DE L'IRAK RELATIF A LA FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE. SIGNÉ A MONTRÉAL, LE 18 SEPTEMBRE 1951

L'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après dénommée « l'Organisation »),

Considérant les recommandations que le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies a formulées dans sa résolution 222 (IX) du 15 août 1949²; et

Désirant donner effet aux résolutions que l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies et les assemblées et conférences des autres organisations ont respectivement adoptées au sujet d'un programme élargi d'assistance technique en vue du développement économique des pays insuffisamment développés, et le Gouvernement de l'Irak (ci-après dénommé « le Gouvernement »), qui a demandé à l'Organisation de lui fournir une assistance technique pour mettre en œuvre ses plans de développement économique et pour relever le niveau de vie de son peuple dans les domaines économique et social, assistance que l'Organisation considère compatible avec les résolutions susmentionnées et qu'elle est disposée à fournir, ont conclu l'accord de base ci-après, par l'intermédiaire des soussignés, leurs représentants dûment autorisés, et

Déclarent qu'ils entendent s'acquitter de leurs obligations réciproques dans un esprit d'amicale coopération, les modalités d'exécution devant être fixées de commun accord.

Article premier

FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE

a) Conformément aux dispositions du présent Accord de base et aux observations et principes directeurs exposés à l'annexe I de la partie A de la résolution 222 (IX) du Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies (dont copie est jointe en annexe au présent Accord et en fait partie intégrante³), l'Organisation fournira au Gouvernement l'assistance technique définie dans l'accord complémentaire⁴ du présent Accord de base.

¹ Entré en vigueur dès la signature, le 18 septembre 1951, conformément à l'article VI.

² Nations Unies, document E/1553.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, Vol. 76, p. 133.

⁴ Non publié.

(b) Technical assistance under this Agreement and the supplemental agreement shall be furnished primarily through the provision of experts (hereinafter called "the personnel") to visit Iraq (hereinafter called "the country") The personnel shall be selected by the Organization after consultation with the Government.

(c) Technical assistance furnished under this Agreement and the supplemental agreement may, to the extent agreed by the Organization and the Government, also take the form of the provision of fellowships or other arrangements for study and training outside the country.

(d) Any technical or other equipment or supplies provided by the Organization in connection with the technical assistance furnished under this Agreement and the supplemental agreement shall remain the property of the Organization providing it unless and until title thereto is transferred on terms and conditions agreed upon between the Organization and the Government.

(e) The personnel shall, in the course of their work, make every effort to instruct such of the Government's technical staff as may be associated with the personnel on the methods, techniques and practices of their work and in the principles on which these are based, and the Government shall, whenever practicable, attach technical staff to the personnel for this purpose.

(f) As part of the technical assistance to be furnished under this Agreement and the supplemental agreement, the Organization may arrange for the carrying out of laboratory or other tests, experiments or research outside the country.

(g) The personnel shall be solely responsible to and under the supervision and direction of the Organization.

Article II

CO-OPERATION OF THE GOVERNMENT WITH RESPECT TO THE PROVISION OF TECHNICAL ASSISTANCE

The Government shall, in receiving such technical assistance as shall be set out in the supplemental agreement, comply, where applicable, with those provisions of Annex I to Part "A" of the Economic and Social Council Resolution No. 222 (IX) which are set out under the heading of "Participation of Requesting Governments".

Article III

ADMINISTRATIVE AND FINANCIAL OBLIGATIONS OF THE PARTIES

(a) The Organization shall defray the costs of rendering the technical assistance furnished, which are payable outside the country, or such proportions of the same as may be specified in the supplemental agreement regarding :

(i) The salaries of the personnel;

b) L'assistance technique définie dans le présent Accord et dans l'accord complémentaire consistera essentiellement dans la fourniture d'experts (lesdits experts étant ci-après dénommés « le personnel ») qui seront envoyés en Irak (ci-après dénommé « le pays »). Le personnel sera choisi par l'Organisation, après consultation avec le Gouvernement.

c) L'assistance technique fournie en vertu du présent Accord et de l'accord complémentaire pourra également, dans la mesure dont l'Organisation et le Gouvernement seront convenus d'un commun accord, prendre la forme de bourses de perfectionnement ou d'autres dispositions prévoyant des études et une formation hors du pays.

d) L'Organisation demeurera propriétaire de tout le matériel technique ou autre et de tous les articles qu'elle aura fournis pour les besoins de l'assistance technique en vertu du présent Accord et de l'accord complémentaire, tant qu'elle n'en aura pas effectué la cession aux clauses et conditions dont elle sera convenue avec le Gouvernement.

e) Dans l'accomplissement de ses tâches, le personnel fera tous ses efforts pour mettre les techniciens du Gouvernement, avec lesquels il pourra avoir à collaborer, au courant des méthodes, techniques et pratiques appliquées dans ses travaux, ainsi que des principes sur lesquels elles sont fondées; à cet effet, le Gouvernement adjoindra des techniciens au personnel chaque fois que cela sera possible.

f) Dans le cadre de l'assistance qu'elle doit fournir en vertu du présent Accord et de l'accord complémentaire, l'Organisation pourra faire procéder en dehors du pays à des essais, des expériences ou des recherches de laboratoire ou autres.

g) Le personnel sera placé sous l'autorité et la direction de l'Organisation et ne sera responsable que devant elle.

Article II

COOPÉRATION DU GOUVERNEMENT EN CE QUI CONCERNE LA FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE

En recevant l'assistance technique définie dans l'accord complémentaire, le Gouvernement se conformera, chaque fois que cela sera possible, aux dispositions relatives à la « Participation des Gouvernements requérants » qui figurent à l'annexe I de la partie A de la résolution 222 (IX) du Conseil économique et social.

Article III

OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES DES PARTIES

a) L'Organisation prendra à sa charge les dépenses relatives à l'assistance technique fournie qui sont payables hors du pays, ou la partie de ces dépenses qui pourra être spécifiée dans l'accord complémentaire, savoir :

i) Les traitements du personnel;

- (ii) Subsistence and travel of the personnel from their place of recruitment to the ports of entry into the country and return;
- (iii) Any other necessary travel outside the country;
- (iv) Insurance of the personnel;
- (v) Purchase and transport to the country of any equipment or supplies essential to the implementation of the technical assistance under this Agreement or the supplemental agreement;
- (vi) Any other expenses incurred outside the country and necessary for the provision of the technical assistance under this Agreement and the supplemental agreement.

(b) The Government shall assume responsibility for such part of the costs of the technical assistance to be furnished under this Agreement and the supplemental agreement as can be paid for in local currencies, or otherwise, to the extent that may be specified in the supplemental agreement.

(c) For the purpose of meeting expenses under paragraph (b) the Government shall establish a local currency fund or funds, in such amounts and under such procedures as shall be specified in the supplemental agreement.

(d) In lieu of the provision of local currency, the services and payments referred to in paragraph (b) may, to the extent mutually agreed, be provided directly by the Government.

(e) In addition to other payments under this Article, the Government shall provide to the personnel, at its own expense, after consultation with the senior member of the personnel:

- (i) Adequate office facilities, office supplies and equipment;
- (ii) The necessary local secretarial, interpreter-translator and related assistance;

(iii) Any other facilities mutually agreed upon.

The Government shall assume all administrative and financial responsibilities related to the provision of the facilities specified in this paragraph.

(f) In appropriate cases the Government shall provide such land, labour, equipment, supplies and other services or property as may be needed, which will be determined as the need arises in agreement with the Organization.

Article IV

FACILITIES, PRIVILEGES AND IMMUNITIES

(a) The Government shall take all practicable measures to facilitate the activities of the Organization under Article I and to assist the personnel in

- ii) Les indemnités de subsistance et les frais de voyage du personnel, depuis le lieu de recrutement jusqu'au point d'entrée dans le pays, et vice versa;
- iii) Tous autres frais de voyage relatifs aux déplacements nécessaires à l'extérieur du pays;
- iv) Les assurances du personnel;
- v) L'achat et le transport à destination du pays du matériel et des articles indispensables à la mise en œuvre de l'assistance technique fournie en vertu du présent Accord ou de l'accord complémentaire;
- vi) Tous autres frais qu'il sera nécessaire d'engager en dehors du pays pour fournir l'assistance technique prévue par le présent Accord et par l'accord complémentaire.

b) Le Gouvernement prendra à sa charge, dans la proportion fixée par l'accord complémentaire, la partie des dépenses occasionnées par la fourniture de l'assistance technique définie dans le présent Accord et dans l'accord complémentaire qui pourra être réglée en monnaie locale.

c) En vue de faire face aux dépenses dont la charge lui incombe en vertu du paragraphe b, le Gouvernement constituera un ou plusieurs fonds en monnaie locale, dont le montant et le mode de gestion seront définis dans l'accord complémentaire.

d) Au lieu de verser des sommes en monnaie locale, le Gouvernement pourra fournir directement les services et effectuer les paiements mentionnés au paragraphe b, dans la mesure fixée d'un commun accord.

e) Outre les paiements mentionnés dans le présent article, le Gouvernement fournira à ses frais au personnel, après avoir consulté le membre du personnel du rang le plus élevé :

- i) Des bureaux convenables avec le matériel et les fournitures nécessaires;
- ii) Le personnel local de secrétariat; les services d'interprétation et de traduction et tous autres services du même ordre qui se révéleront nécessaires;
- iii) Toutes autres facilités dont il sera convenu de commun accord.

Le Gouvernement prendra à sa charge toutes les obligations administratives et financières relatives à la fourniture des facilités énumérées dans le présent paragraphe.

f) Le Gouvernement fournira, s'il y a lieu, les terrains, la main-d'œuvre, le matériel, les articles et autres biens ou services nécessaires, qui seront déterminés au fur et à mesure des besoins en accord avec l'Organisation.

Article IV

FACILITÉS, PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

a) Le Gouvernement prendra toutes les mesures en son pouvoir pour que l'Organisation puisse s'acquitter plus aisément des tâches prévues à l'article.

obtaining such services and facilities as may be required to carry on these activities.

(b) Notwithstanding that the Government may or may not have already ratified or acceded to the Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies,¹ the Government shall accord to the personnel and to the Organization its property and assets in connection with the performance of this Agreement and the supplemental agreement, all privileges and immunities which are accorded to the Organization, its property, assets, officials and experts under the provisions of that Convention.

(c) The Organization and the technical assistance personnel shall be allowed to convert other currencies into Iraqi currency at the most favourable legal rate of exchange prevailing at the time of the conversion as long as such conversion be made in carrying out the functions provided for in this Agreement and the supplemental agreement; this benefit shall apply also to the conversion of any part of the salaries of the technical assistance personnel.

Article V

PUBLICATIONS OF FINDINGS

The Government shall, in consultation with the Organization, arrange for the publication of information, or shall provide, for study and analysis, material suitable for publication regarding the results of the technical assistance provided under the terms of this Agreement and supplemental agreements, and the experience derived therefrom, including any report or findings of any expert, so that it may be of full use within the country and of value to other countries and to the international organizations rendering technical assistance to governments under the Expanded Programme. Any such publication by or through the Organization shall be undertaken only after consultations with the Government.

Article VI

(a) The Basic Agreement shall enter into force upon signature.

(b) The Basic Agreement and the supplemental agreement made pursuant hereto may be modified by agreement between the Organization and the Government, each of which shall give full and sympathetic consideration to any request by the other for such modification.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 33, p. 261; Vol. 43, p. 342; Vol. 46, p. 355; Vol. 51, p. 330; Vol. 71, p. 316; Vol. 76, p. 274; Vol. 79, p. 326; Vol. 81, p. 332; Vol. 84, p. 412; Vol. 88, p. 446; Vol. 90, p. 323; Vol. 91, p. 376; Vol. 92, p. 400; Vol. 96, p. 322; Vol. 101, p. 288, and Vol. 102, p. 322.

premier et pour aider le personnel à se procurer les services et les facilités nécessaires à l'accomplissement de ces tâches.

b) Qu'il soit ou non devenu partie à la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées¹, par voie de ratification ou d'adhésion, le Gouvernement accordera au personnel ainsi qu'à l'Organisation, à ses biens et à ses avoirs, dans le cadre de l'application du présent Accord et de l'accord complémentaire, tous les privilèges et immunités qui sont accordés à l'Organisation, à ses biens et avoirs et à ses fonctionnaires et experts en vertu des dispositions de ladite Convention.

c) L'Organisation et le personnel de l'assistance technique bénéficieront, pour la conversion en monnaie iraquienne des monnaies étrangères, du cours légal le plus favorable en vigueur au moment de la conversion, pour autant que cette opération s'effectuera à l'occasion de l'accomplissement des fonctions prévues par le présent Accord et par l'accord complémentaire; les membres du personnel de l'assistance technique bénéficieront également de cet avantage en ce qui concerne tout ou partie de leur traitement.

Article V

PUBLICATION DES RÉSULTATS

Le Gouvernement, agissant en consultation avec l'Organisation, fera publier des renseignements ou fournira, aux fins d'étude et d'analyse, la documentation susceptible d'être publiée sur les résultats de l'assistance technique fournie en application du présent Accord et des accords complémentaires, ainsi que sur l'expérience qu'elle aura permis d'acquérir, notamment tous rapports et conclusions d'experts, afin que le pays tout entier profite pleinement de cette expérience et pour qu'en bénéficient également les autres pays et les organisations internationales qui fournissent une assistance technique aux gouvernements dans le cadre du programme élargi. Toute publication de ce genre, faite par l'Organisation ou sous ses auspices, ne sera entreprise qu'après consultation du Gouvernement.

Article VI

a) Le présent Accord de base entrera en vigueur dès la signature.

b) Le présent Accord de base et l'accord complémentaire conclu en application dudit Accord de base pourront être modifiés de commun accord entre l'Organisation et le Gouvernement; chacune des Parties examinera avec soin et bienveillance toute demande de modification présentée par l'autre.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 261; vol. 43, p. 342; vol. 46, p. 355; vol. 51, p. 330; vol. 71, p. 317; vol. 76, p. 274; vol. 79, p. 326; vol. 81, p. 332; vol. 84, p. 412; vol. 88, p. 447; vol. 90, p. 323; vol. 91, p. 376; vol. 92, p. 400; vol. 96, p. 322; vol. 101, p. 288, et vol. 102, p. 322.

(c) The Basic Agreement may be terminated by either party upon written notice to the other and shall terminate sixty days after receipt of such notice. Termination of the Basic Agreement shall be deemed to constitute termination of the supplemental agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly appointed representatives of the Organization and the Government respectively have on behalf of the Parties, signed the present Agreement at Montreal this eighteenth day of September 1951 in English in two copies.

For the Government of Iraq :

Ali FUAD

For the International Civil Aviation
Organization :

Edward WARNER

President of the Council, International
Civil Aviation Organization

c) L'Accord de base pourra être dénoncé par chacune des Parties moyennant notification écrite adressée à l'autre, et il cessera de produire ses effets soixante jours après réception de ladite notification. La dénonciation de l'Accord de base sera considérée comme valant dénonciation de l'accord complémentaire.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants dûment désignés de l'Organisation, d'une part, et du Gouvernement, d'autre part, ont, au nom de chacune des Parties, signé le présent Accord à Montréal, le 18 septembre 1951, en deux exemplaires établis en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de l'Irak :

Ali FUAD

Pour l'Organisation de l'aviation civile internationale :

Edward WARNER

Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale

No. 1476

**UNITED NATIONS
and
UNITED STATES OF AMERICA**

Postal Agreement. Signed at New York, on 28 March 1951

Official texts: English and French.

Registered ex officio on 24 October 1951.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
et
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

Accord postal. Signé à New-York, le 28 mars 1951

Textes officiels anglais et français.

Enregistré d'office le 24 octobre 1951.

No. 1476. POSTAL AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE UNITED NATIONS. SIGNED AT NEW YORK, ON 28 MARCH 1951

Whereas, a certain Agreement² between the United States of America and the United Nations, dated the 26th day of June, 1947, regarding the Headquarters of the United Nations (said Agreement being hereinafter referred to as the "Headquarters Agreement") provides that in the event that the United Nations should propose to organize its own postal service, the conditions under which such service shall be set up shall be the subject of a Supplemental Agreement; and

Whereas, the United Nations desires to establish a postal service in conformity with the Headquarters Agreement,

Now therefore, the Parties hereto agree as follows :

Section 1

SCOPE OF AGREEMENT

(i) Subject to the provisions of this Agreement, there shall be established a United Nations Post Office Station in the Headquarters District of the United Nations, as defined in the Headquarters Agreement, which shall be operated by the United States Post Office Department.

(ii) The United Nations Post Office Station shall provide at the prevailing rates all the services offered by any United States Post Office having comparable operations except that the United Nations Post Office Station shall use only United Nations postage stamps.

Section 2

SUPPLY OF UNITED NATIONS POSTAGE STAMPS AND STAMPED PAPER

(i) The United Nations shall at its own expense furnish all United Nations postage stamps required under the terms of this Agreement.

(ii) In the event that the United Nations shall produce or authorize production of stamped envelopes and post-cards, such envelopes or post-cards shall

¹ Came into force on 24 October 1951, the date agreed upon between the United Nations and the United States Post Office Department, in accordance with section 8 (i).

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 11, p. 11.

N° 1476. ACCORD¹ POSTAL ENTRE LES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE ET L'ORGANISATION DES NATIONS
UNIES. SIGNÉ A NEW-YORK, LE 28 MARS 1951

Considérant que l'Accord² entre les États-Unis d'Amérique et l'Organisation des Nations Unies, signé le 26 juin 1947, relatif au siège de l'Organisation des Nations Unies (ci-après dénommé « Accord relatif au Siège ») prévoit que, dans le cas où l'Organisation des Nations Unies se proposerait d'organiser son propre service postal, les conditions de la création de ce service feraient l'objet d'un accord additionnel; et

Considérant que l'Organisation des Nations Unies est désireuse de créer un service postal en conformité des dispositions de l'Accord relatif au Siège.

En conséquence, les Parties sont convenues de ce qui suit:

Section 1

OBJET DE L'ACCORD

i) Sous réserve des dispositions du présent Accord, il sera créé un bureau de poste de l'Organisation des Nations Unies dans le District administratif de l'Organisation défini dans l'Accord relatif au Siège, et son exploitation sera assurée par le Département des postes des États-Unis d'Amérique.

ii) Ledit bureau de poste fournira, suivant les tarifs en vigueur, tous les services assurés par les bureaux de poste des États-Unis qui font des opérations de même nature, sauf qu'il utilisera uniquement les timbres-poste de l'Organisation des Nations Unies.

Section 2

FOURNITURE DE TIMBRES-POSTE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET DE PAPIER PORTANT UN TIMBRE D'AFFRANCHISSEMENT POSTAL DE L'ORGANISATION

i) L'Organisation des Nations Unies émettra à ses frais tous les timbres-poste nécessaires en vertu des dispositions du présent Accord.

ii) Au cas où ladite Organisation fabriquerait des enveloppes et des cartes postales affranchies ou en autoriserait la fabrication, lesdites enveloppes ou

¹ Entré en vigueur le 24 octobre 1951, date fixée de commun accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Département des Postes des États-Unis, conformément au paragraphe 1 de la section 8.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 11, p. 11.

conform to the specifications of the United States Post Office Department as to size and as to quality of paper used.

(iii) No United Nations postage stamps shall be distributed except in accordance with the terms of this Agreement.

Section 3

SALE OF UNITED NATIONS POSTAGE STAMPS

(i) The United Nations Post Office Section shall sell only United Nations postage stamps which shall be provided by the United Nations free of charge in such quantities as may be necessary to fulfil all reasonable needs of the United Nations Post Office Station. All revenue derived from such sales of United Nations postage stamps and from other services rendered by the United Nations Post Office Station shall be retained by the United States Post Office Department as full and complete compensation for performance of its obligations under the terms of this Agreement, except, however, that the United States Post Office Department shall be reimbursed for performance of any postal services resulting from use of United Nations postage stamps sold for philatelic purposes under the provisions of paragraph (ii) of this section which are used as postage on mail matter posted at the United Nations Post Office Station by being paid an amount equal to the face value of any such stamps so used as postage.

(ii) The United Nations may maintain a separate agency for the sale of United Nations postage stamps for philatelic purposes in response to orders received by mail. Subject to the provisions of paragraph (i) of this section all revenue derived from such philatelic sales of United Nations postage stamps shall be retained by the United Nations for its own use.

Section 4

UNITED NATIONS POSTMARKS

The United Nations shall furnish all postmarking stamps to be applied to mail posted for mailing in the Headquarters District and shall furnish all such postmarking stamps to the United Nations Post Office Station free of charge. All postmarks shall be designated as United Nations postmarks.

Section 5

UNITED NATIONS POST OFFICE STATION PREMISES

The United Nations shall provide the United States Post Office Department at the expense of the United Nations with the quarters, custodial services and utilities necessary to enable the United States Post Office Department to operate the United Nations Post Office Station in the Headquarters District.

cartes postales devront être conformes aux normes prescrites par le Département des postes des États-Unis en matière de format et de qualité de papier.

iii) Aucun timbre-poste de l'Organisation ne pourra être mis en circulation si ce n'est en conformité des dispositions du présent Accord.

Section 3

VENTE DES TIMBRES-POSTE DE L'ORGANISATION

i) Le bureau de poste de l'Organisation ne pourra vendre que les timbres-poste de l'Organisation; ces timbres-poste lui seront fournis par celle-ci gratuitement et en quantité suffisante pour satisfaire les besoins normaux dudit bureau de poste. Toutes les recettes provenant de ces ventes de timbres-poste de l'Organisation et de la prestation d'autres services par le bureau de poste de celle-ci seront acquises au Département des postes des États-Unis à titre de contrepartie pleine et entière des obligations remplies par ce dernier en vertu des dispositions du présent Accord, étant entendu, toutefois, que ledit Département recevra, du chef des services postaux afférents à l'utilisation, pour l'affranchissement de courrier expédié du bureau de poste de l'Organisation, de timbres-poste de celle-ci vendus à des philatélistes en conformité de l'alinéa ii de la présente section, une somme égale à la valeur d'affranchissement des timbres-poste ainsi utilisés.

ii) L'Organisation des Nations Unies pourra ouvrir un service spécialement réservé à la vente de ses timbres-poste aux philatélistes en exécution de commandes reçues par correspondance. Sous réserve des dispositions de l'alinéa i de la présente section, toutes les recettes provenant de ces ventes aux philatélistes de timbres-poste de l'Organisation seront acquises à celle-ci.

Section 4

TIMBRES OBLITÉRATEURS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

L'Organisation des Nations Unies fera établir tous les timbres oblitérateurs destinés au timbrage du courrier expédié du District administratif et fournira gratuitement tous ces timbres à son bureau de poste. Tous ces timbres d'oblitération devront être des timbres spéciaux réservés à l'Organisation des Nations Unies.

Section 5

LOCAUX DU BUREAU DE POSTE DE L'ORGANISATION

L'Organisation des Nations Unies fournira à ses frais au Département des postes des États-Unis les locaux, les services de surveillance ainsi que les services matériels nécessaires pour permettre audit Département d'exploiter le bureau de poste de l'Organisation dans le District administratif.

Section 6

STAFF AND EQUIPMENT

Except as otherwise provided in this Agreement the United States Post Office Department will provide at its own expense all staff, equipment and other services and facilities necessary to enable the United States Post Office Department to operate the United Nations Post Office Station under the terms of this Agreement.

Section 7

POSTAL ADDRESS OF THE UNITED NATIONS

The postal address of the Headquarters District of the United Nations shall be "United Nations, New York".

Section 8

DURATION OF THE AGREEMENT

(i) This Agreement shall take effect on a date to be agreed upon between the United Nations and the United States Post Office Department.

(ii) This Agreement shall be subject to revision, on the written proposal of either contracting party, after one year from the date of commencement of operations.

(iii) This Agreement may be terminated by either party giving the other written notice of its intention to terminate such Agreement at least twelve (12) months in advance of the termination date fixed in such notice.

IN WITNESS WHEREOF the respective representatives have signed this Agreement and have affixed their seals hereto.

DONE in duplicate this twenty-eighth day of March 1951.

For the Government of the United States of America :
Warren R. AUSTIN
Jesse M. DONALDSON

For the United Nations :
Trygve LIE
Secretary-General

Section 6

PERSONNEL ET ÉQUIPEMENT

Sous réserve des dispositions contraires du présent Accord, le Département des postes des États-Unis fournira à ses frais tout le personnel, l'équipement et les autres services et facilités nécessaires pour lui permettre d'exploiter le bureau de poste de l'Organisation conformément aux dispositions du présent Accord.

Section 7

ADRESSE POSTALE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

L'adresse postale du District administratif est : « Organisation des Nations Unies, New-York ».

Section 8

DURÉE DE L'ACCORD

i) Le présent Accord entrera en vigueur à la date qui sera fixée d'un commun accord par l'Organisation des Nations Unies et le Département des postes des États-Unis.

ii) Le présent Accord pourra, à l'expiration d'un délai d'un an à partir de la date du début de l'exploitation, être révisé à la demande écrite de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

iii) Le présent Accord pourra être dénoncé par l'une ou l'autre des Parties moyennant préavis écrit de dénonciation adressé douze (12) mois à l'avance au moins.

EN FOI DE QUOI les représentants respectifs ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT en double expédition, le vingt-huit mars 1951.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :
Warren R. AUSTIN
Jesse M. DONALDSON

Pour l'Organisation des Nations Unies :
Trygve LIE
Secrétaire général

No. 1477

ISRAEL

Declaration recognizing as compulsory the jurisdiction of the International Court of Justice, in conformity with Article 36, paragraph 2, of the Statute of the International Court of Justice. Hakirya, 4 September 1950

Official text: French.

Registered ex officio on 25 October 1951.

ISRAËL

Déclaration reconnaissant comme obligatoire la juridiction de la Cour internationale de Justice, conformément à l'Article 36, paragraphe 2, du Statut de la Cour internationale de Justice. Hakirya, 4 septembre 1950

Texte officiel français.

Enregistrée d'office le 25 octobre 1951.

N^o 1477. DÉCLARATION¹ D'ISRAËL RECONNAISSANT
COMME OBLIGATOIRE LA JURIDICTION DE LA COUR
INTERNATIONALE DE JUSTICE, CONFORMÉMENT A
L'ARTICLE 36, PARAGRAPHE 2, DU STATUT DE LA
COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE. HAKIRYA,
4 SEPTEMBRE 1950

Au nom du Gouvernement d'Israël et sous réserve de ratification, je déclare reconnaître comme obligatoire de plein droit et sans convention spéciale, à l'égard de tous les autres Membres des Nations Unies et de tout État non membre devenu partie au Statut de la Cour Internationale de Justice conformément à l'Article 93, paragraphe 2, de la Charte acceptant la même obligation, c'est-à-dire, sous condition de réciprocité, la juridiction de la Cour Internationale de Justice, conformément à l'Article 36, paragraphe 2, du Statut de ladite Cour pour tous les différends d'ordre juridique portant sur des situations ou des faits dont l'origine est postérieure à la date du dépôt de l'instrument de ratification de la présente déclaration et en particulier qui ne mettent pas en cause un titre juridique créé ou conféré par un gouvernement ou une autorité autre que le Gouvernement de l'État d'Israël ou une autorité relevant de ce Gouvernement.

Cette déclaration ne s'applique pas :

- a) à tout différend au sujet duquel les parties auraient convenu ou conviendraient d'avoir recours à un autre mode de règlement pacifique;
- b) à tout différend relatif à des affaires qui relèvent essentiellement de la compétence nationale de l'État d'Israël;
- c) à tout différend entre l'État d'Israël et un autre État qui se refuse à établir ou à maintenir des relations normales avec lui.

La présente déclaration est faite pour cinq ans à dater du dépôt de l'instrument de ratification².

Hakirya, le vingt-deux Elul cinq mil sept cent dix (le quatre septembre mil neuf cent cinquante).

(Signé) Mosche SHARETT
Ministre des Affaires étrangères

¹ La déclaration, faite sous réserve de ratification, a été déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le 11 octobre 1950; le dépôt de l'instrument de ratification a eu lieu le 25 octobre 1951.

² L'instrument de ratification déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies le 25 octobre 1951, stipule que :

« ÉTANT ENTENDU que la réserve (c) est destinée en principe à s'appliquer aux cas où l'absence de relations est antérieure au différend qui s'est élevé et existe indépendamment de ce différend. Elle ne sera pas normalement invoquée dans les cas où les relations ont été rompues après ou bien en conséquence du litige. Néanmoins, toute divergence d'opinions qui pourrait s'élever dans un cas donné tombera sous la décision de la Cour selon l'Article 36, para. 6, de son Statut. Tenant compte de cette prévision du Statut, le Gouvernement d'Israël ne peut engager ni soi-même ni ses successeurs à se conformer strictement à cette interprétation au cas où une contestation s'élèverait quant à la compétence de la Cour selon cette Déclaration, et au cas où une contestation pareille s'élèverait, une pleine liberté d'action est réservée quant à la manière dont la juridiction de la Cour serait invoquée. »

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 1477. DECLARATION¹ OF ISRAEL RECOGNISING AS COMPULSORY THE JURISDICTION OF THE INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, IN CONFORMITY WITH ARTICLE 36, PARAGRAPH 2, OF THE STATUTE OF THE INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. HAKIRYA, 4 SEPTEMBER 1950

On behalf of the Government of Israel, and subject to ratification, I declare that Israel recognizes as compulsory *ipso facto* and without special agreement, in relation to all other Members of the United Nations and to any non-member State which becomes a party to the Statute of the International Court of Justice pursuant to Article 93, paragraph 2 of the Charter and which accepts the same obligation (that is, subject to reciprocity) the jurisdiction of the International Court of Justice in conformity with Article 36, paragraph 2 of the Statute of the said Court in all legal disputes concerning situations or facts which may arise after the date of deposit of the instrument of ratification of this declaration and, in particular, which do not involve a legal title created or conferred by a Government or authority other than the Government of the State of Israel or an authority under the jurisdiction of that Government.

This declaration does not apply :

- (a) to any dispute in respect of which the parties have agreed or shall agree to have recourse to another means of peaceful settlement;
- (b) to any dispute relating to matters which are essentially within the domestic jurisdiction of the State of Israel;
- (c) to any dispute between the State of Israel and another State which refuses to establish or maintain normal relations with it.

The present declaration has been made for five years as from the date of deposit of the instrument of ratification.²

Hakirya, the twenty-second of Elul five thousand seven hundred and ten (the fourth of September 1950).

(Signed) Mosche SHARETT
Minister of Foreign Affairs

¹ The declaration, subject to ratification, was deposited with the Secretary-General of the United Nations on 11 October 1950 and the instrument of ratification thereof on 25 October 1951.

² The instrument of ratification, deposited with the Secretary-General of the United Nations on 25 October 1951, stipulates that :

"IT BEING UNDERSTOOD that reservation (c) is intended in principle to apply in cases where the absence of relations existed prior to and independently of the dispute. It shall not normally be invoked in cases where relations are broken after or as a result of the dispute. Nevertheless, any divergence of views which may arise in a given case will come under the jurisdiction of the Court in accordance with Article 36, paragraph 6, of its Statute. Taking into account this provision of the Statute, the Government of Israel cannot commit itself or its successors to abide strictly by this interpretation should a difference arise as to the competence of the Court under this declaration and, should such a dispute arise, full freedom of action is hereby reserved as to the way in which the jurisdiction of the Court may be invoked."

No. 1478

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

**Trade Agreement. Signed at London, on 10 August 1951
Exchange of letters constituting an agreement amending
the above-mentioned Agreement. London, 1 September
1951**

Official texts: English and Spanish.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on
26 October 1951.*

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

**Accord commercial. Signé à Londres, le 10 août 1951
Échange de lettres constituant un accord modifiant l'Accord
susmentionné. Londres, 1^{er} septembre 1951**

Textes officiels anglais et espagnol.

*Enregistrés par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le
26 octobre 1951.*

No. 1478. TRADE AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA. SIGNED AT LONDON, ON 10 AUGUST 1951

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter referred to as "the United Kingdom Government") and the Government of the Republic of Cuba (hereinafter referred to as "the Cuban Government"),

Desiring to promote and facilitate trade between their respective countries,
Have agreed as follows :—

Article 1

The Cuban Government undertake that the rates of import customs duties levied on the goods grown, produced or manufactured in the United Kingdom and specified in the Schedule to the present Agreement when imported into Cuba shall not be higher than the rates set out in the aforesaid Schedule, and shall in any event not be higher than the rates levied on like goods grown, produced or manufactured in the United States of America when imported into Cuba.

Article 2

The Cuban Government undertake that the rates of any taxes or charges (other than import customs duties) imposed on or in connexion with importation into Cuba on the goods grown, produced or manufactured in the United Kingdom and specified in the Schedule to the present Agreement shall not be higher than the rates levied on such goods at the date of signature of this Agreement.

Article 3

The United Kingdom Government undertake that their total purchase from Cuba of raw sugar, through the normal trade channels, for shipment in the period from 1st January, 1951, to 31st December, 1953, shall amount to not less than one and a half million long tons, provided that such sugar is

¹ Came into force on 9 September 1951, thirty days after the date of signature, in accordance with article 7.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

No. 1478. ACUERDO COMERCIAL ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CUBA Y EL GOBIERNO DEL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE. FIRMADO EN LONDRES, EL 10 DE AGOSTO DE 1951

El Gobierno de la República de Cuba (desde aquí en adelante llamado « el Gobierno de Cuba ») y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte (desde aquí en adelante llamado « el Gobierno del Reino Unido »),

Deseando promover y facilitar el comercio entre sus respectivos países,

Han acordado lo siguiente :

Artículo 1

El Gobierno de Cuba se compromete a que los tipos de adeudos arancelarios que se aplican a los productos cosechados, producidos o manufacturados en el Reino Unido, relacionados en la lista anexa al presente Acuerdo, cuando son importados en Cuba, no sean mas altos que los tipos consignados en dicha lista, y a que, en ningún caso, dichos tipos de adeudos sean superiores a los tipos de adeudos aplicados a los productos similares cosechados, producidos o manufacturados en los Estados Unidos de América, cuando son importados en Cuba.

Artículo 2

El Gobierno de Cuba se compromete a que los tipos de los derechos o cargas (distintos a los adeudos arancelarios) impuestos a o en relación con la importación en Cuba de los productos cosechados, producidos o manufacturados en el Reino Unido, y relacionados en la lista anexa al presente Acuerdo, no sean mas altos que los tipos aplicados a dichos productos en la fecha de la firma de este instrumento.

Artículo 3

El Gobierno del Reino Unido se compromete a que sus compras totales de Cuba, de azúcar crudo, a través de los canales normales del comercio, para embarcar durante el período comprendido entre el 1 de enero de 1951 y el 31 de diciembre de 1953, no sean inferiores a un millón y medio de toneladas

available on the world market for purchase under normal trade conditions. The United Kingdom Government will make the aforementioned total purchase at an annual rate of 500,000 long tons but shall have the right to reduce this rate by 100,000 long tons in any one of the three years.

Article 4

The United Kingdom Government undertake that as from 31st March, 1952, they will license the importation into the United Kingdom of cigars manufactured in Cuba to the value of U.S.A \$500,000 in each of the calendar years 1952 and 1953.

Article 5

The present Agreement shall be without prejudice to the rights and obligations of either Contracting Government under the General Agreement on Tariffs and Trade¹ and the Commercial Agreement concluded between them at Havana on 19th February, 1937.²

Article 6

Either Contracting Government may terminate the present Agreement at three months' notice if the other Contracting Government have failed to fulfil their obligations under this Agreement.

Article 7

The present Agreement shall enter into force 30 days after the date of signature, and shall remain in force until 31st December, 1953, unless terminated before that date in accordance with Article 6.

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

DONE at London in duplicate this Tenth day of August, 1951, in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the United Kingdom
of Great Britain and Northern Ireland :
Hartley SHAWCROSS

For the Government of the Republic of Cuba :
Roberto G. DE MENDOZA
A. VARGAS GÓMEZ

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 55, p. 187.

² League of Nations, *Treaty Series*, Vol. CXCII, p. 301, and Vol. CC, p. 573.

largas, siempre que dicho azúcar esté disponible en el mercado mundial para comprarla en las condiciones usuales del comercio. El Gobierno del Reino Unido efectuará la compra total antes mencionada a razón de quinientas mil toneladas largas anuales, pero tendrá el derecho de reducir cien mil toneladas largas en uno cualquiera de los tres años.

Artículo 4

El Gobierno del Reino Unido se compromete a autorizar, a partir del 31 de marzo de 1952, la importación, dentro del Reino Unido, de tabacos manufacturados en Cuba, por un valor de quinientos mil dólares en cada uno de los años naturales de 1952 y 1953.

Artículo 5

El presente Acuerdo se concluye sin perjuicio de los derechos y obligaciones de cada uno de los Gobiernos contratantes a tenor del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio y del Convenio Comercial concluido entre Cuba e Inglaterra, en la Habana, el 19 de febrero de 1937.

Artículo 6

Cualquiera de los Gobiernos contratantes puede dar por terminado el presente Acuerdo, con tres meses de aviso previo, si la otra parte contratante ha dejado de cumplir las obligaciones que le corresponden en virtud de este instrumento.

Artículo 7

El presente Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha de su firma, y quedará en vigor hasta el 31 de diciembre de 1953, a menos que se termine antes de esa fecha, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.

EN FE DE LO CUAL, los que suscriben, habiendo sido debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en Londres, en duplicado, a los diez días de agosto 1951, en los idiomas español y inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña
e Irlanda del Norte :

Hartley SHAWCROSS

Por el Gobierno de la República de Cuba :

Roberto G. DE MENDOZA

A. VARGAS GÓMEZ

SCHEDULE

<i>Cuban Tariff Item No.</i>	<i>Description</i>	<i>Unit of Duty</i>	<i>Rate of Duty \$</i>
3 C	Cement, white, either natural or artificial, G.W.	100 Kgs.	0.25
18 G	Clay in the same articles mentioned in sub-item 18F, when decorated in gold, or with metallic reflections, or relief, in one or more colours, G.W.	100 Kgs.	3.00
20 C	All classes of earthenware articles not elsewhere specified; other articles, including tableware, painted, gilded or with ornaments in relief	100 Kgs.	6.24
32 C	Cast iron : pipes of all kinds and fittings for the same, with a diameter of more than 6 inches, G.W.	100 Kgs.	0.36
37 C	Rolled sheets; tinned or in tinplate, unmarked, not lithographed, G.W.	100 Kgs.	0.075
40	Piping, cylindrical, triangular, octagonal, or of any other form, and whether or not coated or galvanised, except special tubes for boilers, G.W.	100 Kgs.	0.30
41 D	Wire, whether galvanised or not : in cables, G.W.	100 Kgs.	0.90
ex 43	Forged iron and steel, in chains for vessels and machinery, G.W.	100 Kgs.	0.975
47 A	Tools and implements not constituting apparatus : fine, for arts, crafts and professions, made of fine crucible steel or fine steel cast by other methods	100 Kgs.	3.00
47 F	Other tools and implements	100 Kgs.	1.80
ex 48 D	Forged iron in nuts and bolts	100 Kgs.	1.90
51	Needles for sewing and embroidery, crochet needles and pens, including cardboard containers	Kg.	0.225
53 A	Cutlery with handles of wood, iron, bone or composition, for use of cooks, saddlers, etc.	Kg.	0.12
53 B	Cutlery with handles of other materials, clasp-knives of all kinds except razors; and scissors for manicuring, sewing and similar uses	Kg.	0.30
53 C	Pocket knives with handles of ordinary metals, or of other materials, razors, including safety razors, and bladed weapons, including sabres, swords and foils for fencing	Kg.	0.36
53 D	Medical, surgical and dental instruments weighing more than one kilogram	Kg.	0.40
53 E	Instruments under the preceding letter weighing one kilogram or less	Kg.	0.80
58 C	Enamelled iron kitchenware	100 Kgs.	3.30
64 A	Copper : wire covered with fabric or insulating material and cables for carrying electric current : sheathed with lead pipe and various insulating or protective materials	100 Kgs.	1.80
65 A	Wire gauze : up to 99 threads in an area 23 millimetres square	Kg.	0.1625
65 B	Wire gauze : of 100 threads or more in an area 23 millimetres square	Kg.	0.35
ex 66 A	Copper tubing	100 Kgs.	3.90
72 E	Aluminium hammered into fine leaves	100 Kgs.	6.00
78 C	Rubber (coagulated latex, whether or not it is smoked, washed or purified) synthetic rubber and gutta-percha, crude, in lumps or sheets not vulcanised, G.W.	100 Kgs.	0.35
ex 85 A	Artificial colours in powder or lumps (except metallic blues in balls or small squares), G.W.	100 Kgs.	0.40
85 B	Coal-tar colours	Kg.	0.07
87 E	Other dyes	Kg.	0.175
ex 93 C	Oxalic acid, G.W.	100 Kgs.	0.70
ex 95 C	Ammonium carbonate and ammonium bicarbonate	100 Kgs.	0.25
ex 98 A	Urea, chemically pure	Kg.	0.033
98 C	Acetone and methyl or wood alcohol, G.W.	100 Kgs.	0.70

LISTA

<i>Partida</i>	<i>Producto</i>	<i>Unidad de Adeudo</i>	<i>Tarifa</i> \$
3-C	Cemento blanco, ya sea natural o artificial. P.B.	100 Kgs.	0-25
18-G	Barro, en los mismos artículos mencionados en la letra F, decorados en oro o con reflejos metálicos, o con relieve, en uno o mas colores. P.B.	100 Kgs.	3-00
20-C	Loza en toda clase de objetos no especificados en otra partida : Todos los objetos incluyendo aquellos para servicio de mesa, pintados, dorados o con adornos de relieve	100 Kgs.	6-24
32-C	Tubos de hierro de todas clases y accesorios para ajuste de los mismos, con diámetro mayor de 6 pulgadas. P.B.	100 Kgs.	0-36
37-C	Planchas laminadas, estañadas, en blanco, no litografiadas	100 Kgs.	0-075
40	Tubos cilíndricos, triangulares, octagonales o de cualquier otra forma, estén o no enchapados o galvanizados, excepto tubos especiales para calderas. P.B.	100 Kgs.	0-30
41-D	Alambre, esté o no galvanizado : en cables. P.B.	100 Kgs.	0-90
43 ex.	Hierro forjado y acero, en cadenas para buques y para maquinaria. P.B.	100 Kgs.	0-975
47-A	Herramientas y aperos que no constituyan aparatos : Finas para artes, oficios y profesiones, hechas con acero fino fundido al crisol o por otros procedimientos	100 Kgs.	3-00
47-F	Las demás herramientas e implementos	100 Kgs.	1-80
48-D ex.	Hierro forjado, en tornillos y tuercas	100 Kgs.	1-90
51	Agujas de coser o bordar, ganchos de crochet y plumas, con inclusión de los envases de cartón	Kg.	0-225
53-A	Cuchillería con mangos de madera, hierro, asta, hueso o pasta, para uso de cocineros, talabarteros, etc.	Kg.	0-12
53-B	Cuchillos con mangos de otras materias, navajas de todas clases excepto las de afeitar y las tijeras para uñas, costura y análogos	Kg.	0-30
53-C	Cuchillos de bolsillo con mangos de metales comunes u otras materias, navajas de afeitar, incluyendo las de seguridad conocidas por máquinas de afeitar, armas blancas, sables, espadas y floretes	Kg.	0-36
53-D	Instrumentos para medicina y cirugía, incluso la dental, con peso de mas de 1 kilogramo	Kg.	0-40
53-E	Los instrumentos de la letra precedente, cuando su peso fuere de 1 kilogramo o menos	Kg.	0-80
58-C	Baterías de cocina de hierro esmaltado	100 Kgs.	3-30
64-A	Cobre : Alambres cubiertos de tejidos o con materias aisladoras, y los cables para la conducción de electricidad : resguardados con tubería de plomo y varias cubiertas aisladoras o protectoras	100 Kgs.	1-80
65-A	Tela metálica : Hasta 99 hilos en cuadrado de 23 milímetros de lado	Kg.	0-1625
65-B	De 100 hilos o mas en cuadrado de 23 milímetros de lado	Kg.	0-35
66-A ex.	Tubería de cobre	100 Kgs.	3-90
72-E	Aluminio batido en hojas finas	100 Kgs.	6-00
78-C	Cauchu (latex coagulado, esté o no ahumado, lavado o purificado), goma sintética y gutapercha, en bruto, en purificado), goma sintética y gutapercha, en bruto, en masas o en planchas no vulcanizado. P.B.	100 Kgs.	0-35
85-A ex.	Colores artificiales en polvo o terrón (excepto el añil de base metálica en bolas o cuadraditos)	100 Kgs.	0-40
85-B	Colores derivados del carbón de piedra	Kg.	0-07
87-E	Los demás tintes	Kg.	0-175
93-C ex.	Acido Oxálico	100 Kgs.	0-70
95-C ex.	Carbonato y bicarbonato de amonio	100 Kgs.	0-25
98-A ex.	Urea, químicamente pura	Kg.	0-033
98-C	Acetona y alcohol metílico o de madera	100 Kgs.	0-70

<i>Cuban Tariff Item No.</i>	<i>Description</i>	<i>Unit of Duty</i>	<i>Rate of Duty %</i>
106 E	Natural essential oils and ethers	Kg.	0·21
ex 113 B	Thread on spools, skeins, balls or in other form for hand knitting, embroidery or sewing	100 Kgs.	2·10
124 A	Laces, blondes and edging of all classes: of ordinary or common class woven on the loom	Kg.	1·12
161 F	Bristol board and fine cardboard manufactured wholly of sulphite pulp or fibre of flax or rags, coloured or not, coated or uncoated, or covered or not with white, coloured, painted, lustrous or fancy paper, embossed (stamped) or with any other kind of work	100 Kgs.	3·30
207 H	Radio and television receiving and transmitting sets, complete	<i>Ad val.</i>	15%
207 I	Radio and television receiving and transmitting sets, in chassis alone, including circuits	<i>Ad val.</i>	12%
207 J	Parts and accessories, including tubes, for radio and television receiving and transmitting sets and tubes for film reproducing apparatus	<i>Ad val.</i>	6%
213 A	Scientific apparatus used in physics laboratories and those for geodetic, surveying and nautical use	<i>Ad val.</i>	8%
ex 215	Machinery and apparatus for manufacturing or refining sugar: boilers, pumps, motors, sugar centrifuges and steam traps (trampas de vapor)	<i>Ad val.</i>	7·98%
216 A	Machinery, apparatus and instruments employed in working and improving the ground, planting, disinfecting plantations, cultivating, harvesting, classifying, conditioning, sterilizing or manipulating in any manner the fruits of agricultural labour, including loose parts and accessories for the same, not specifically classified	<i>Ad val.</i>	6%
216 B	Machinery, portable or fixed, apparatus or instruments for industry in general and for the transformation of products used in manufactures, including those in aqueducts, not specifically provided for and including loose parts and accessories for the same, not specifically classified	<i>Ad val.</i>	7·98%
217	Motors of all kinds, fixed or not, including windmills, and loose parts and accessories for the same, not specifically classified	<i>Ad val.</i>	7·98%
ex 218 A	Electrical and hand-pumps	<i>Ad val.</i>	7·98%
218 B	Loose parts and accessories for pumps of all kinds, not specifically classified	<i>Ad val.</i>	5%
222 A	Office appliances, including typewriters machines, cheque protectors; sales registering machines and cash registers; machines for recording and reproducing dictation and conversation, including cylinders and machines for cleaning and shaving the same; calculating, book-keeping, addressing machines; and all other machines for use in offices, banks, etc.	<i>Ad val.</i>	10%
222 B	Loose parts and accessories not specifically classified for office appliances in general, including ribbons for machines	<i>Ad val.</i>	6%
223	Electrical machinery and apparatus, including loose parts and accessories for the same, not specifically classified:— A. Electric washing machines B. Others, including telephones and batteries	<i>Ad val.</i> <i>Ad val.</i>	8% 11·9%
224 A	Machines for sewing, embroidering, spinning and weaving and similar machines, and loose parts and accessories for the same, not specifically classified	<i>Ad val.</i>	4%
224 B	Needles for machines included in Sub-Item A of this Item	<i>Ad val.</i>	4%
225 B	Other machinery and apparatus not for industrial uses and not specifically classified, including loose parts and accessories for the same	<i>Ad val.</i>	15·96%

<i>Partida</i>	<i>Producto</i>	<i>Unidad de Adeudo</i>	<i>Tarifa %</i>
106-E	Aceites y éteres esenciales naturales	Kg	0-21
113-B ex.	Hilo en carreteles, madejas, bolas o en otras formas, para tejer a mano, bordar o coser	100 Kgs.	2-10
124-A	Encajes, blondas y puntillas de todas clases: De clase ordinaria o común, tejidos al telar	Kg.	1-12
161-F	Cartulina y cartón fino fabricado totalmente de pasta de madera al sulfito o fibra de lino o de trapo, coloreado o no, revestidos o sin revestir o cubiertos o no con papel blanco, coloreado, pintado, lustroso o de fantasía; estampados, o con cualquiera otra clase de trabajo	100 Kgs.	3-30
207-H	Aparatos receptores y transmisores de radio y televisión, completos	<i>Ad val.</i>	15%
207-I	Chassis completos, con sus circuitos de aparatos de radio y televisión	<i>Ad val.</i>	12%
207-J	Piezas y accesorios, incluyendo tubos para aparatos receptores y transmisores de radio y televisión, y tubos para aparatos reproductores de películas	<i>Ad val.</i>	6%
213-A	Los aparatos científicos usados en los laboratorios de física y los de geodesia, agrimensura y náutica	<i>Ad val.</i>	8%
215 ex.	Calderas, bombas, motores, centrifugas y trampas de vapor, para la industria azucarera	<i>Ad val.</i>	7-98%
216-A	Maquinaria, aparatos e instrumentos que se emplean en labrar y mejorar la tierra, sembrar, desinfectar las plantaciones, cultivar, recolectar, clasificar, acondicionar, esterilizar o manipular en cualquier forma los frutos del trabajo agrícola, incluyendo las piezas sueltas y accesorios para los mismos, no tarifados especialmente	<i>Ad val.</i>	6%
216-B	Máquinas portátiles o fijas, aparatos e instrumentos para la industria en general y para la transformación de productos empleados en manufacturas no tarifados especialmente, incluyendo las utilizadas en acueductos y las piezas sueltas y accesorios para dichas máquinas y aparatos, n.t.e.	<i>Ad val.</i>	7-98%
217	Motores de todas clases, fijos o no, incluyendo los molinos de viento y las piezas sueltas y accesorios para los mismos, no tarifados especialmente	<i>Ad val.</i>	7-98%
218-A ex.	Bombas eléctricas y de mano	<i>Ad val.</i>	7-98%
218-B	Piezas sueltas y accesorios no tarifados especialmente para bombas de todas clases	<i>Ad val.</i>	5%
222-A	Útiles de oficina, incluyendo máquinas de escribir, protectoras de cheks, máquinas registradoras de venta y de efectivo, máquinas para recoger y reproducir dictados y conversaciones, incluyendo los cilindros y máquinas para limpiar y rebajar los mismos, máquinas de calcular, de teneduría de libros y para poner direcciones, y todas las demás máquinas para ser usadas en oficinas, bancos, etc.	<i>Ad val.</i>	10%
222-B	Piezas sueltas y accesorios no tarifados especialmente para útiles de oficina en general, incluyendo las cintas para máquinas	<i>Ad val.</i>	6%
223	Máquinas y aparatos eléctricos, incluyendo las piezas sueltas y accesorios para los mismos no tarifados especialmente:— A. Lavadoras eléctricas B. Los demás, incluyendo los teléfonos y las pilas y acumuladores	<i>Ad val.</i>	8%
224-A	Máquinas de coser, bordar, hilar, tejer y sus análogos, así como las piezas sueltas y accesorios para las mismas, no tarifas especialmente	<i>Ad val.</i>	4%
224-B	Agujas para las máquinas comprendidas en la letra A de esta Partida	<i>Ad val.</i>	4%
225-B	Las demás máquinas y aparatos que no sean para uso industrial y no tarifadas especialmente, incluyendo piezas y accesorios para las mismas	<i>Ad val.</i>	15-96%

<i>Cuban Tariff Item No.</i>	<i>Description</i>	<i>Unit of Duty</i>	<i>Rate of Duty %</i>
227 B	Finished automobiles, with bodies mounted, of any material, of which the list price at the factory does not exceed \$750·00	<i>Ad val.</i>	10%
227 C	Finished automobiles with bodies mounted, of any material, of which the list price at the factory is more than \$750·00 but not more than \$1,500·00	<i>Ad val.</i>	10%
227 D	Finished automobiles with bodies mounted, of any material, of which the list price at the factory is more than \$1,500·00 but not more than \$2,300·00	<i>Ad val.</i>	12%
227 E	Finished automobiles with bodies mounted, of any material, of which the list price at the factory is more than \$2,300·00	<i>Ad val.</i>	18%
227 G	The same with bodies of steel or other metal	<i>Ad val.</i>	14%
227 H	Automobile chassis without bodies	<i>Ad val.</i>	12%
227 I	Truck chassis with or without cabs for chauffeur, in which metal predominates, but without bodies; and bus chassis without bodies	<i>Ad val.</i>	5%
227 K	Bodies for trucks or buses made of steel or other metal, assembled	<i>Ad val.</i>	15%
227 L	Bodies for trucks or buses made of steel or other metal when imported completely unassembled	<i>Ad val.</i>	7·5%
227 N	Parts and accessories not specifically classified, for automobiles and trucks	<i>Ad val.</i>	5%
227 O	Tractors	<i>Ad val.</i>	4%
227 P	Loose parts and accessories for tractors not specifically classified	<i>Ad val.</i>	4%
227 Q	Motor cycles and the like, and loose parts and accessories for the same, not specifically classified	<i>Ad val.</i>	15%
227 S	Loose parts and accessories for velocipedes and bicycles not specifically classified	<i>Ad val.</i>	8%
247 A	Codfish and stockfish	100 Kgs.	4·00
268 A	Alfalfa seed G.W.	100 Kgs.	0·80
270	Fish or shell fish canned in oil or in any other form, in tin or other containers :— E. Sardines, not boned, in tomato sauce or oil, of common or ordinary class	Kg.	0·024
271 F	Canned peas, sweet corn and asparagus	Kg.	0·02
273 F	Canned soup of all kinds except tomato soup, whether or not prepared with meat products, condiments or similar substances	Kg.	0·055
289 B	Jams, jellies and marmalades made of apples, peaches, apricots, plums, grapes, cherries, quinces, currants and berries	Kg.	0·15
306 A	Empty cartridges for hunting arms and percussion caps therefor	100 Kgs.	13·00
306 B	Loaded cartridges for hunting arms	100 Kgs.	24·00
306 C	Shells and cartridges for firearms not for hunting and not prohibited	100 Kgs.	36·00
307 J	Packings of all kinds	Kg.	0·04
312 D	Other classes of oilcloth	Kg.	0·06
ex 313	Games, toys and other articles of amusement or diversion not specifically classified (except those of wood or plastic)	<i>Ad val.</i>	15%
322 A	Waterproof fabrics of cotton in the piece for automobile hoods or upholstery	Kg.	0·096
322 B	Other materials of cotton in the piece, including insulating tape	Kg.	0·15
324 B	Calcium carbide	<i>Ad val.</i>	8%

<i>Partida</i>	<i>Producto</i>	<i>Unidad de Adueno</i>	<i>Tarifa %</i>
227-B	Automóviles de construcción terminada con carrocería armada de cualquier material, cuyo valor en fábrica no exceda de \$750-00	<i>Ad val.</i>	10%
227-C	Automóviles de construcción terminada con carrocería armada de cualquier material, cuyo valor en fábrica sea mayor de \$750-00 y no exceda de \$1,500-00	<i>Ad val.</i>	10%
227-D	Automóviles de construcción terminada con carrocería armada de cualquier material, cuyo valor en fábrica sea mayor de \$1,500-00 y no exceda de \$2,300-00	<i>Ad val.</i>	12%
227-E	Automóviles de construcción terminada con carrocería armada de cualquier material, cuyo valor en fábrica exceda de \$2,300-00	<i>Ad val.</i>	18%
227-G	Los mismos (camiones) con carrocería de acero u otro metal	<i>Ad val.</i>	14%
227-H	Automóviles en chasis, sin carrocería	<i>Ad val.</i>	12%
227-I	Camiones en chasis, con o sin caseta para el chauffeur, en la que predomine el metal, pero sin carrocería, y chasis para ómnibus sin carrocería	<i>Ad val.</i>	5%
227-K	Carrocerías de acero u otro metal, para camiones y ómnibus, armadas	<i>Ad val.</i>	15%
227-L	Carrocerías de acero u otro metal, para camiones y ómnibus, cuando se importen completamente desarmadas	<i>Ad val.</i>	7.5%
227-N	Piezas y accesorios no tarifados especialmente para automóviles y camiones	<i>Ad val.</i>	5%
227-O	Tractores	<i>Ad val.</i>	4%
227-P	Piezas sueltas y accesorios para tractores, no tarifados especialmente	<i>Ad val.</i>	4%
227-Q	Motocicletas y sus análogos, y las piezas sueltas y accesorios para los mismos, no tarifados especialmente	<i>Ad val.</i>	15%
227-S	Piezas sueltas y accesorios no tarifados especialmente para velocípedos y bicicletas	<i>Ad val.</i>	8%
247-A	Bacalao y pez palo	100 Kgs.	4-00
268-A	Semilla de alfalfa. P.B.	100 Kgs.	0-80
270	Pescados o mariscos conservados en aceite o en cualquier otra forma, en latas u otras envases:— E. Sardinias con espinas, en tomate o en aceite, de clase ordinaria o corriente	Kg.	0-024
271-F	Chicharos, maíz dulce y espárragos en conserva	Kg.	0-02
273-F	Las sopas de todas clases, en latas, con excepción de las sopas de tomate, estén o no preparadas con productos de carne, condimentos o sustancias similares	Kg.	0-055
289-B	Compotas, jaleas y mermeladas de manzana, melocotones, albaricoques, ciruela, uva, cerezas, membrillo, grosella y bayas (berries)	Kg.	0-15
306-A	Cartuchos sin cargar para armas de caza y los fulminantes para los mismos	100 Kgs.	13-00
306-B	Cartuchos cargados para armas de caza	100 Kgs.	24-00
306-C	Cápsulas o cartuchos para armas no destinadas a la caza y que no estén prohibidas	100 Kgs.	36-00
307-J	Empaquetaduras de todas clases	Kg.	0-04
312-D	Las demás clases de hules	Kg.	0-06
313 ex.	Juegos, juguetes y otros objetos de entretenimiento o diversión, no tarifados especialmente, excepto los de madera y plásticos	<i>Ad val.</i>	15%
322-A	Tejidos impermeables de algodón, para techos y vestiduras de automóviles, o para tapizar	Kg.	0-096
322-B	Los demás de algodón en piezas, incluyendo la cinta aisladora conocida por « tape »	Kg.	0-15
324-B	Carburo de calcio	<i>Ad val.</i>	8%

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA AMENDING THE TRADE AGREEMENT² OF 10 AUGUST 1951. LONDON, 1 SEPTEMBER 1951

I

Dr. Vargas Gómez (Cuban Trade Delegation) to Mr. Stacy (Board of Trade)

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

[TRANSLATION³ — TRADUCTION⁴]

EMBAJADA DE CUBA
GRAN BRETAGNA

CUBAN EMBASSY
GREAT BRITAIN

1 de setiembre de 1951

1st September, 1951

Estimado Señor Stacy,

Dear Mr. Stacy,

Con referencia al Acuerdo Comercial concluido entre nuestros dos Gobiernos el día 10 de agosto de 1951, deseo obtener la conformidad del Gobierno del Reino Unido para la modificación de la Partida 223 de la Lista anexa al Acuerdo, de modo que quede redactada en la forma siguiente :

With reference to the Trade Agreement concluded between our two Governments on 10th August, 1951, I seek the concurrence of the United Kingdom Government in the amendment of Item 223 of the Schedule to the Agreement so that it may read as follows :—

« 223. — Máquinas y aparatos eléctricos, incluyendo las piezas sueltas y accesorios para los mismos no tarificados especialmente :—
A. — Lavadoras eléctricas *Ad val.* 8%

“ 223.—Electrical machinery and apparatus, including loose parts and accessories for the same, not specifically classified :—
A.—Electric washing machines

B. — Los demás, incluyendo los teléfonos y las pilas, pero excluyendo las planchas eléctricas y los acumuladores *Ad val.* 11·9%.”

Ad val. 8%
B.—Others, including telephones and batteries, but excluding electric irons and storage batteries . . . *Ad val.* 11·9%.”

Si el Gobierno del Reino Unido esta conforme con esta proposición, me permito sugerirle que la presente Nota, y la respuesta de usted, sean consideradas como la debida constancia del acuerdo alcanzado entre nuestros dos Gobiernos sobre esta materia.

If the United Kingdom Government agree to this proposal I have to suggest that the present letter and your reply should be regarded as placing on record the agreement reached between our two Governments in this matter.

Suyo Affmo,

I am, &c.

A. VARGAS GÓMEZ

A. VARGAS GÓMEZ

¹ Came into force on 9 September 1951, the date of entry into force of the Trade Agreement.

² See p. 244 of this volume.

³ Translation by the Government of the United Kingdom.

⁴ Traduction du Gouvernement du Royaume-Uni.

II

Mr. Stacy (Board of Trade) to Dr. Vargas Gómez (Cuban Trade Delegation)

BOARD OF TRADE

Millbank, S.W. 1, 1st September, 1951

Dear Dr. Vargas Gómez,

I refer to your letter of to-day's date, in which you propose that Item 223 of the Schedule to the Trade Agreement concluded between our two Governments on 10th August, 1951, should be amended to read as follows :—

[See letter I]

I have to inform you that the United Kingdom Government agree that this amendment should be made and that your letter, together with my reply, should be regarded as placing on record the agreement reached between our two Governments in this matter.

I am, &c.

R. J. W. STACY

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 1478. ACCORD COMMERCIAL¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA. SIGNÉ A LONDRES, LE 10 AOÛT 1951

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé « le Gouvernement du Royaume-Uni ») et le Gouvernement de la République de Cuba (ci-après dénommé « le Gouvernement cubain »),

Désireux de favoriser et de faciliter les relations commerciales entre leurs deux pays,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

Le Gouvernement cubain prend l'engagement que les droits de douane frappant l'importation des biens récoltés, produits ou manufacturés dans le Royaume-Uni, dont la liste est jointe en annexe au présent Accord, ne dépasseront pas les montants qui figurent dans ladite annexe et ne seront en aucun cas supérieurs aux droits applicables à des biens similaires récoltés, produits ou manufacturés aux États-Unis d'Amérique et importés à Cuba.

Article 2

Le Gouvernement cubain prend l'engagement que le tarif des taxes et impositions (autres que les droits de douane à l'importation) perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation à Cuba de biens récoltés, produits ou manufacturés dans le Royaume-Uni et dont la liste est jointe en annexe au présent Accord ne sera pas supérieur à celui qui est applicable aux mêmes biens à la date de la signature du présent Accord.

Article 3

Le Gouvernement du Royaume-Uni prend l'engagement que la quantité globale de ses achats de sucre brut à Cuba par les voies commerciales ordinaires, pour expédition entre le 1^{er} janvier 1951 et le 31 décembre 1953, ne sera pas inférieure à un million et demi de tonnes fortes à condition que ledit sucre soit disponible sur le marché mondial, à des conditions commerciales normales. Le Gouvernement du Royaume-Uni fera l'achat total susmentionné à raison

¹ Entré en vigueur, le 9 septembre 1951, trente jours après la signature, conformément à l'article 7.

de 500.000 tonnes fortes par an, mais il aura le droit de diminuer cette quantité de 100.000 tonnes au cours de l'une quelconque des trois années en question.

Article 4

Le Gouvernement du Royaume-Uni s'engage à autoriser, à partir du 31 mars 1952, l'importation au Royaume-Uni de cigares manufacturés à Cuba pour une valeur de 500.000 dollars des États-Unis, au cours de chacune des années civiles 1952 et 1953.

Article 5

Les dispositions du présent Accord ne portent aucune dérogation aux droits et obligations de chacun des Gouvernements contractants énoncés dans l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce¹ et dans l'Accord commercial conclu entre eux à La Havane le 19 février 1937².

Article 6

Chacun des Gouvernements contractants pourra dénoncer le présent Accord moyennant un préavis de trois mois si l'autre Gouvernement n'a pas exécuté les engagements qu'il a assumés aux termes du présent Accord.

Article 7

Le présent Accord entrera en vigueur trente jours après sa signature et demeurera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1953, à moins qu'il ne soit dénoncé avant cette date, conformément à l'article 6.

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

FAIT à Londres, en double exemplaire, le 10 août 1951, en langues anglaise et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
Hartley SHAWCROSS

Pour le Gouvernement de la République de Cuba :
Roberto G. DE MENDOZA
A. VARGAS GÓMEZ

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 55, p. 187.

² Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXCII, p. 301, et vol. CC, p. 573.

ANNEXE

<i>Position du tarif cubain</i>	<i>Désignation des produits</i>	<i>Unité de taxation</i>	<i>Droit (en dollars)</i>
3 C	Ciment blanc, naturel ou artificiel, P.B.	100 kg	0,25
18 G	Mêmes articles en terre fine qu'à la lettre F, décorés en or ou avec reflets métalliques ou avec reliefs, en une ou plusieurs couleurs, P.B.	100 kg	3,00
20 C	Objets de toute sorte, en faïence, non dénommés ailleurs; autres objets y compris les objets de table peints, dorés ou avec ornements en relief	100 kg	6,24
32 C	Fonte : tuyaux, de toute sorte et accessoires permettant de les assembler, d'un diamètre de plus de 6 pouces, P.B.	100 kg	0,36
37 C	Tôles laminées : étamées et fer blanc, en blanc, non lithographiés, P.B.	100 kg	0,075
40	Tuyaux cylindriques, triangulaires, octogonaux ou de toute autre forme, plaqués ou galvanisés ou non, à l'exception des tubes spéciaux pour chaudières, P.B.	100 kg	0,30
41 D	Fil galvanisé ou non; en câbles, P.B.	100 kg	0 90
ex 43	Fer forgé et acier, en chaînes pour navires et pour machines, P.B.	100 kg	0,975
47 A	Outils et instruments, ne constituant pas des appareils : fins, pour arts, métiers et professions, en acier fin, fondu au creuset ou obtenu par d'autres procédés	100 kg	3,00
47 F	Autres outils et instruments	100 kg	1,80
ex 48 D	Fer forgé : écrous et boulons	100 kg	1,90
51	Aiguilles à coudre, à broder, pour crochet, ainsi que plumes à écrire, y compris les boîtes en carton	kg	0,225
53 A	Coutellerie avec manche en bois, fer, os, corne, ou matière plastique, pour cuisiniers, bourreliers, etc.	kg	0,12
53 B	Coutellerie avec manches d'autres matières, couteaux pliants de toute sorte à l'exception des rasoirs; ciseaux à ongles, de couture et similaires	kg	0,30
53 C	Couteaux de poche avec manches en métaux communs ou autres matières, rasoirs, y compris ceux de sûreté; armes blanches, y compris les sabres, épées et fleurets	kg	0,36
53 D	Instruments médicaux, chirurgicaux et dentaires pesant plus de 1 kg	kg	0,40
53 E	Mêmes instruments pesant 1 kg ou moins	kg	0,80
58 C	Batterie de cuisine, en fer émaillé	100 kg	3,30
64 A	Cuivre : fils recouverts de tissu ou de matières isolantes et câbles conducteurs d'électricité : sous-tubes de plomb et couvertures isolantes ou protectrices diverses	100 kg	1,80
65 A	Toile métallique, jusqu'à 99 fils dans un carré de 23 mm de côté	kg	0,1625
65 B	Toile métallique, 100 fils ou plus dans un carré de 23 mm de côté	kg	0,35
ex 66 A	Tubes de cuivre	100 kg	3,90
72 E	Aluminium battu en feuilles minces	100 kg	6,00
78 C	Caoutchouc (latex coagulé, fumé, lavé, purifié ou non), caoutchouc synthétique et gutta-percha, bruts, en masse ou en feuilles, non vulcanisés, P.B.	100 kg	0,35
ex 85 A	Couleurs artificielles en poudre ou morceaux (à l'exception des bleus métalliques en boules ou en petits carrés), P.B.	100 kg	0,40
85 B	Couleurs dérivées du goudron de houille	kg	0,07
87 E	Autres teintures	kg	0,175
ex 93 C	Acide oxalique, P.B.	100 kg	0,70
ex 95 C	Carbonate et bicarbonate d'ammoniaque	100 kg	0,25
ex 98 A	Urée chimiquement pure	kg	0,033
98 C	Acétone et alcool méthylique ou esprit de bois, P.B.	100 kg	0,70
106 E	Huiles et éthers essentiels naturels	kg	0,21
ex 113 B	Fils en bobines, écheveaux, pelotes ou autres formes pour le tissage à la main, la broderie ou la couture	100 kg	2,10
124 A	Dentelles, blondes et tirettes de toute sorte; ordinaires ou communes, tissées au métier	kg	1,12

Position du tarif cubain	Désignation des produits	Unité de taxation	Droit (en dollars)
161 F	Carte et carton fin, fabriqués totalement de pâte de bois au sulfite ou de fibre de lin ou de chiffons, colorés ou non, même revêtus ou recouverts de papier blanc, coloré, peint, lustré ou de fantaisie, estampés ou avec tout autre travail	100 kg	3,30
207H	Appareils récepteurs et émetteurs de radio et de télévision, complets	<i>ad val.</i>	15%
207 I	Appareils récepteurs et émetteurs de radio et de télévision, en châssis seulement, y compris les circuits	<i>ad val.</i>	12%
207 J	Pièces et accessoires, y compris les tubes, pour appareils récepteurs et émetteurs de radio, ainsi que tubes pour appareils reproducteurs de films	<i>ad val.</i>	6%
213 A	Appareils scientifiques employés dans les laboratoires de physique et appareils de géodésie, d'arpentage ou pour la marine	<i>ad val.</i>	8%
ex 215	Machines et appareils pour la fabrication ou le raffinage du sucre : chaudières, pompes, moteurs, centrifugeuses et purgeurs de vapeur	<i>ad val.</i>	7,98%
216 A	Machines, appareils et instruments employés pour travailler et amender la terre, semer, désinfecter les plantations, cultiver, récolter, trier, conditionner, stériliser ou manipuler d'une manière quelconque les produits agricoles, y compris leurs pièces détachées et accessoires non spécialement tarifés	<i>ad val.</i>	6%
216 B	Machines portatives ou fixes, appareils et instruments pour l'industrie en général et pour la transformation des produits employés dans l'industrie, non spécialement tarifés, y compris ceux employés pour les aqueducs, ainsi que leurs pièces détachées et accessoires, non spécialement tarifés	<i>ad val.</i>	7,98%
217	Moteurs de toute sorte, fixes ou non, y compris les aéro-moteurs ainsi que leurs pièces détachées et accessoires, non spécialement tarifés	<i>ad val.</i>	7,98%
ex 218 A	Pompes électriques et à main	<i>ad val.</i>	7,98%
218 B	Pièces détachées et accessoires non spécialement tarifés pour pompes de toutes sortes	<i>ad val.</i>	5%
222 A	Machines de bureaux, y compris les machines à écrire, à libeller les chèques; à enregistrer les ventes et le numéraire; machines à enregistrer et reproduire les textes dictés et les conversations, y compris les rouleaux, ainsi que machines à nettoyer ces derniers; machines à calculer, machines à tenir les livres et à adresses; et toutes autres machines employées dans les bureaux, banques, etc.	<i>ad val.</i>	10%
222 B	Pièces détachées et accessoires non spécialement tarifés pour machines de bureaux en général, y compris les rubans pour machines	<i>ad val.</i>	6%
223	Machines et appareils électriques, y compris leurs pièces détachées et accessoires, non spécialement tarifés : A. Machines à laver électriques B. Autres machines et appareils, y compris les téléphones et piles	<i>ad val.</i>	8%
224 A	Machines à coudre, broder, filer, tisser et analogues, ainsi que leurs pièces détachées et accessoires, non spécialement tarifés	<i>ad val.</i>	11,9%
224 B	Aiguilles pour machines dénommées à la lettre A de la présente position	<i>ad val.</i>	4%
225 B	Autres machines et appareils non destinés à des usages industriels et non spécialement tarifés, y compris leurs pièces détachées et accessoires	<i>ad val.</i>	4%
227 B	Automobiles achevées, avec carrosserie montée, en matière de toute sorte, dont la valeur en fabrique ne dépasse pas 750 dollars	<i>ad val.</i>	15,96%
		<i>ad val.</i>	10%

Position du tarif cubain	Désignation des produits	Unité de taxation	Droit (en dollars)
227 C	Automobiles achevées, avec carrosserie montée, en matière de toute sorte, dont la valeur en fabrique dépasse 750 dollars, mais ne dépasse pas 1.500 dollars	<i>ad val.</i>	10%
227 D	Automobiles achevées, avec carrosserie montée, en matière de toute sorte, dont la valeur en fabrique dépasse 1.500 dollars, mais ne dépasse pas 2.300 dollars	<i>ad val.</i>	12%
227 E	Automobiles achevées, avec carrosserie montée en matière de toute sorte, dont la valeur en fabrique dépasse 2.300 dollars	<i>ad val.</i>	18%
227 G	Les mêmes (camions) avec carrosserie en acier ou autre métal	<i>ad val.</i>	14%
227 H	Châssis d'automobiles sans carrosserie	<i>ad val.</i>	12%
227 I	Châssis de camions avec ou sans cabine dans lesquels le métal constitue la matière dominante, mais sans carrosserie, et châssis d'autobus sans carrosserie	<i>ad val.</i>	5%
227 K	Carrosseries en acier ou autre métal pour camions ou autobus, montées	<i>ad val.</i>	15%
227 L	Carrosseries en acier ou autre métal pour camions ou autobus, importées complètement démontées	<i>ad val.</i>	7,5%
227 N	Pièces et accessoires non spécialement tarifés pour automobiles et camions	<i>ad val.</i>	5%
227 O	Tracteurs	<i>ad val.</i>	4%
227 P	Pièces détachées et accessoires pour tracteurs, non spécialement tarifés	<i>ad val.</i>	4%
227 Q	Motocyclettes et similaires, ainsi que leurs pièces détachées et accessoires non spécialement tarifés	<i>ad val.</i>	15%
227 S	Pièces détachées et accessoires non spécialement tarifés pour vélocipèdes et bicyclettes	<i>ad val.</i>	8%
247 A	Morues et stockfish	100 kg	4,00
268 A	Graines de luzerne, P.B.	100 kg	0,80
270	Poissons, crustacés ou coquillages conservés à l'huile ou sous toute autre forme, en boîtes de fer blanc ou autres contenants :		
	E. Sardines avec arêtes à la tomate ou à l'huile, ordinaires ou courantes	kg	0,024
271 F	Pois, maïs doux et asperges, en conserve	kg	0,02
273 F	Potages de toute sorte, en boîtes de fer blanc, à l'exclusion des potages à la tomate, préparés ou non avec des produits à base de viande, condiments ou substances similaires	kg	0,055
289 B	Confitures, gelées et marmelades de pommes, pêches, abricots, prunes, raisins, cerises, coings, groseilles et baies	kg	0,15
306 A	Cartouches non chargées pour armes de chasse et leurs amorces	100 kg	13,00
306 B	Cartouches chargées pour armes de chasse	100 kg	24,00
306 C	Capsules et cartouches pour armes autres que de chasse et non prohibées	100 kg	36,00
307 J	Bourrages de toute sorte	kg	0,04
312 D	Autres toiles cirées	kg	0,06
ex 313	Jeux, jouets et autres articles de divertissement ou d'amusement non spécialement tarifés, à l'exception de ceux en bois ou en matières plastiques	<i>ad val.</i>	15%
322 A	Tissus imperméables de coton, en pièces, pour garnitures et capotes d'automobiles	kg	0,096
322 B	Autres tissus de coton, en pièces, y compris les rubans isolants	kg	0,15
324 B	Carbure de calcium	<i>ad val.</i>	8%

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD¹
ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE
GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA
MODIFIANT L'ACCORD COMMERCIAL DU 10 AOÛT
1951². LONDRES, 1^{er} SEPTEMBRE 1951

I

M. Vargas Gómez (Délégation commerciale cubaine) à M. Stacy (Board of Trade)

AMBASSADE DE CUBA
GRANDE-BRETAGNE

Le 1^{er} septembre 1951

Monsieur,

Me référant à l'Accord commercial conclu entre nos deux Gouvernements le 10 août 1951², je vous serais obligé de me faire savoir si le Gouvernement du Royaume-Uni accepte que le poste 223 de l'annexe dudit Accord soit modifié comme suit :

- * 223. — Machines et appareils électriques, y compris leurs pièces détachées et accessoires, non spécialement tarifés :
- | | | |
|--|----------------|---------|
| A. — Machines à laver électriques | <i>Ad val.</i> | 8% |
| B. — Autres machines et appareils, y compris les téléphones et piles mais à l'exception des fers à repasser électriques et accumulateurs | <i>Ad val.</i> | 11,9% * |

Si cette proposition rencontre l'agrément du Gouvernement du Royaume-Uni, j'ai l'honneur de proposer que la présente lettre et votre réponse soient considérées comme consacrant l'accord intervenu entre nos deux Gouvernements sur cette question.

Veillez agréer, etc.

A. VARGAS GÓMEZ

¹ Entré en vigueur le 9 septembre 1951, date de l'entrée en vigueur de l'Accord commercial.

² Voir p. 256 de ce volume.

II

M. Stacy (Board of Trade) à M. Vargas Gómez (Délégation commerciale cubaine)

BOARD OF TRADE

Millbank, S.W. 1, le 1^{er} septembre 1951

Monsieur,

Me référant à la lettre en date de ce jour dans laquelle vous proposez que le poste 223 de l'Annexe de l'Accord commercial conclu entre nos deux Gouvernements le 10 août 1951 soit modifié comme suit :

[*Voir lettre I*]

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement du Royaume-Uni accepte cette proposition et que votre lettre et la présente réponse seront considérées comme consacrant l'accord intervenu entre nos deux Gouvernements sur cette question.

Veillez agréer, etc.

R. J. W. STACY

No. 1479

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

**Monetary Agreement (with annex). Signed at London, on
20 August 1951**

Official texts: English and French.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on
26 October 1951.*

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

**Accord monétaire (avec annexe). Signé à Londres, le
20 août 1951**

Textes officiels anglais et français.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le
26 octobre 1951.*

No. 1479. MONETARY AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND FRANCE. SIGNED AT LONDON, ON 20 AUGUST 1951

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the French Republic,

Desiring to modify the arrangements agreed between them for the regulation of payments so as to take account of the establishment of the European Payments Union and to conform with the provisions of the Agreement relating to the establishment of the Union which was signed in Paris on 19th September, 1950,²

Have agreed as follows :—

Article 1

(a) The rate of exchange between the franc and the pound sterling shall be based on the middle rate quoted by the Bank of England for the United States dollar and on the United States dollar rate which, under the French regulations, serves as the basis for fixing the rates of exchange applicable to all currencies not quoted on the free exchange market in Paris, as well as the parity between the franc and the unit of account used for the operations of the European Payments Union. This rate (hereinafter referred to as "the official rate") shall not be varied by either Contracting Government except after giving to the other as much notice as may be practicable.

(b) Subject to any special arrangements that have been or may be made with regard to the negotiation of bank-notes denominated in francs or in sterling, the Contracting Governments shall enforce the use of the official rate as the basis of all transactions involving a relationship between the pound sterling and the franc.

(c) The Bank of England and the Bank of France, as agents of their respective Governments, shall fix by agreement the maximum spread above or below the official rate which will be authorised on the markets which they control.

Article 2

The Bank of England and the Bank of France, as agents of their respective Governments, shall make such arrangements as may be necessary to implement as between those Governments Article 8 of the Agreement for the Establishment of a European Payments Union.

¹ Came into force on 20 August 1951, as from the date of signature, in accordance with article 8.

² United Kingdom : *Miscellaneous No. 14 (1950)*, Cmd. 8064.

N^o 1479. ACCORD MONÉTAIRE¹ ENTRE LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LA FRANCE. SIGNÉ A LONDRES, LE 20 AOÛT 1951

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

Désireux de modifier les arrangements conclus entre eux en vue de réglementer les paiements, afin de tenir compte de la création de l'Union Européenne de Paiements et de se conformer aux dispositions de l'accord sur l'établissement de l'Union signé à Paris le 19 septembre 1950,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1

(a) Le taux de change entre le franc et la livre sterling est fixé en fonction du cours moyen coté par la Banque d'Angleterre pour le dollar des États-Unis et du cours du dollar des États-Unis qui, aux termes de la réglementation française, sert de base pour la détermination des taux de change applicables à toutes les devises qui ne sont pas cotées sur le marché libre des changes de Paris, ainsi que de la parité entre le franc et l'unité de compte utilisée pour les opérations de l'Union Européenne de Paiements. Ce taux (désigné ci-après comme le « taux officiel ») ne sera modifié par l'un des deux Gouvernements contractants qu'après en avoir avisé l'autre aussitôt que pratiquement possible.

(b) Sous réserve des dispositions particulières qui sont ou pourront être prises en ce qui concerne la négociation des billets de banque libellés en francs ou en livres sterling, les Gouvernements contractants imposeront l'utilisation du taux officiel comme base de toutes les transactions impliquant une relation entre la livre sterling et le franc.

(c) La Banque d'Angleterre et la Banque de France, agissant en qualité d'agents de leurs Gouvernements respectifs détermineront d'un commun accord l'écart maximum en deçà ou au delà du taux officiel qui sera autorisé sur les marchés qu'elles contrôlent.

Article 2

La Banque d'Angleterre et la Banque de France, agissant en qualité d'agents de leurs Gouvernements respectifs, feront tous les arrangements requis pour assurer l'application par les deux Gouvernements de l'Article 8 de l'Accord sur l'établissement d'une Union Européenne de Paiements.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 20 août 1951, conformément à l'article 8.

Article 3

(a) The Government of the United Kingdom shall not restrict the availability of sterling at the disposal of residents of the Franc Area for transfer to other residents of the Franc Area, to residents of the Scheduled Territories, or to residents of countries outside the Franc Area and the Scheduled Territories to the extent sanctioned by the Government of the United Kingdom in application of the arrangements contemplated in Article 4 (a).

(b) The French Government shall not restrict the availability of francs at the disposal of residents of the Scheduled Territories for transfer to other residents of the Scheduled Territories, to residents of the Franc Area, or to residents of countries outside the Franc Area and the Scheduled Territories to the extent sanctioned by the French Government in application of the arrangements contemplated in Article 4 (a).

Article 4

The Government of the United Kingdom and the French Government shall endeavour—

- (a) to make sterling at the disposal of residents of the Franc Area and francs at the disposal of residents of the Scheduled Territories available for payments in respect of direct current transactions to residents of countries outside the Scheduled Territories and the Franc Area ;
- (b) to permit residents of countries outside the Scheduled Territories and the Franc Area to use sterling at their disposal to effect payments in respect of direct current transactions to residents of the Franc Area and francs at their disposal to effect payments in respect of direct current transactions to residents of the Scheduled Territories.

Article 5

The Contracting Governments shall co-operate with a view to assisting each other in keeping capital transactions within the scope of their respective policies.

Article 6

For the purposes of the present Agreement—

- (a) the expression “ the Scheduled Territories ” shall have the meaning from time to time assigned to it under the United Kingdom Exchange Control Act, 1947;

Article 3

(a) Le Gouvernement du Royaume-Uni ne restreindra pas l'utilisation du sterling dont disposent les résidents de la zone franc pour des transferts à d'autres résidents de la zone franc, à des résidents de la zone sterling, ou à des résidents de pays situés en dehors de la zone franc et de la zone sterling dans la mesure où l'autorisera le Gouvernement du Royaume-Uni en application des arrangements envisagés à l'Article 4 (a).

(b) Le Gouvernement Français ne restreindra pas l'utilisation des francs dont disposent les résidents de la zone sterling pour des transferts à d'autres résidents de la zone sterling, à des résidents de la zone franc, ou à des résidents de pays situés en dehors de la zone franc et de la zone sterling dans la mesure où l'autorisera le Gouvernement Français en application des arrangements envisagés à l'Article 4 (a).

Article 4

Le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement Français s'efforceront :

- (a) de rendre le sterling dont disposent les résidents de la zone franc et les francs dont disposent les résidents de la zone sterling utilisables pour les paiements afférents à des transactions courantes et directes au bénéfice de résidents de pays non compris dans les zones franc et sterling;
- (b) de permettre aux résidents de pays non compris dans les zones franc et sterling d'utiliser le sterling dont ils disposent pour effectuer des paiements afférents à des transactions courantes et directes à des résidents de la zone franc et les francs dont ils disposent pour effectuer des paiements afférents à des transactions courantes et directes à des résidents de la zone sterling.

Article 5

Les Gouvernements contractants coopéreront en vue de se prêter mutuellement assistance pour contenir les transactions en capital dans des limites conformes à leurs politiques respectives.

Article 6

Pour l'application du présent Accord :

- (a) l'expression « zone sterling » a la signification qui est assignée périodiquement à l'expression « scheduled territories » aux termes de la Loi de 1947 sur le contrôle des changes dans le Royaume-Uni;

- (b) the expression " Franc Area " shall comprise the territories listed in the annex to the present Agreement. The Bank of France will inform the Bank of England of any changes made in this list under the French regulations;
- (c) the provisions of the present Agreement shall not modify the existing arrangements under which the Condominium of the New Hebrides, which forms part of the Franc Area defined in paragraph (b) shall be regarded for certain purposes of exchange control as forming part of the Scheduled Territories;
- (d) the expression " payments in respect of direct current transactions " means payments in respect of transactions of the type defined in Article XIX (i) of the Articles of Agreement¹ of the International Monetary Fund which are made by a principal resident in the country from which payment is made and which relate solely—
- to goods (other than gold bullion, gold coin or gold either in semi-manufactured or in fully manufactured form) imported into, and for use or consumption in, that country and originating in the country to which payment is made; or
- to services rendered to residents in the former country by residents of the latter country.

Article 7

The following Agreements between the Government of the United Kingdom and the French Government are hereby abrogated in so far as they have not previously lapsed or been abrogated :—

- The Financial Agreement of 27th March, 1945,² and its Annex,
 The Supplementary Agreement of 29th April, 1946,³ and its Annex,
 Articles 4 and 6 of the Financial Agreement of 3rd December, 1946,⁴
 and the Annex to that Agreement,
 The notes exchanged on 11th April, 1947,⁵ modifying the provisions
 of the Supplementary Agreement of 29th April, 1946,
 The Financial Agreement of 1st June, 1948,⁶
 The notes exchanged on 8th and 19th April, 1948⁷, on 12th April and
 17th May, 1949,⁸ and on 29th July, 1949, and 4th September, 1950,⁹

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 2, p. 39, and Vol. 19, p. 280.

² United Nations, *Treaty Series*, Vol. 98, p. 227.

³ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 98, p. 124.

⁴ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 54, p. 117, and Vol. 99, p. 312.

⁵ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 98, p. 132.

⁶ United Kingdom, *Treaty Series No. 31 (1948)*, Cmd. 7430.

⁷ United Kingdom, *Treaty Series No. 28 (1948)*, Cmd. 7408.

⁸ United Kingdom, *Treaty Series No. 40 (1949)*, Cmd. 7731.

⁹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 98, p. 136.

- (b) l'expression « zone franc » comprend les territoires énumérés sur une liste annexée au présent Accord. La Banque de France fera connaître à la Banque d'Angleterre les modifications qui pourront être apportées à cette liste dans le cadre de la réglementation française;
- (c) les dispositions du présent Accord ne modifient pas les arrangements existants, selon lesquels le Condominium des Nouvelles-Hébrides, qui fait partie de la zone franc définie au paragraphe (b), est considéré, à certaines fins du contrôle des changes, comme faisant partie de la zone sterling;
- (d) l'expression « paiements afférents à des transactions courantes et directes » signifie les paiements au titre de transactions du type défini à l'Article XIX (i) des statuts du Fonds Monétaire International¹, faits par la personne directement intéressée résidant dans le pays d'où provient le paiement et concernant uniquement :
- soit des marchandises, autres que les lingots d'or, les pièces d'or ou l'or semi-ouvré ou entièrement ouvré, importées dans ce pays et destinées à y être utilisées ou consommées et originaires du pays auquel le paiement est fait;
 - soit des services rendus à des résidents du premier pays par des résidents du second pays.

Article 7

Les accords suivants conclus entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement Français sont abrogés par le présent Accord, dans la mesure où ils ne sont pas déjà devenus caducs ou n'ont pas été précédemment abrogés :

Accord financier du 27 mars 1945² et son annexe;

Avenant du 29 avril 1946³ et son annexe;

Articles 4 et 6 de l'Accord financier du 3 décembre 1946⁴ et annexe audit accord;

Notes échangées le 11 avril 1947⁵ et modifiant les dispositions de l'Avenant du 29 avril 1946;

Accord financier du 1^{er} juin 1948⁶;

Notes échangées les 8 et 19 avril 1948⁷, les 12 avril et 17 mai 1949⁸, les 29 juillet 1949 et 4 septembre 1950⁹, concernant respectivement

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2, p. 39, et vol. 19, p. 281.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 98, p. 227.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 98, p. 125.

⁴ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 54, p. 117, et vol. 99, p. 313.

⁵ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 98, p. 132.

⁶ Royaume-Uni, *Treaty Series No. 31 (1948)*, Cmd. 7430.

⁷ Royaume-Uni, *Treaty Series No. 28 (1948)*, Cmd. 7408.

⁸ Royaume-Uni, *Treaty Series No. 40 (1949)*, Cmd. 7731.

⁹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 98, p. 137.

regarding the exclusion of Syria, the French Somali Coast and the Lebanon respectively from the Franc Area as defined in the Annex to the Financial Agreement of 27th March, 1945.

Article 8

The present Agreement shall come into force on the date of signature. At any time thereafter, either Contracting Government may give notice to the other of its intention to terminate the Agreement and the Agreement shall cease to have effect three months after the date of such notice. It shall in any case be reviewed before 1st July, 1952.

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

DONE at London in duplicate, this 20th day of August, 1951, in the English and French languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the United Kingdom
of Great Britain and Northern Ireland :

[L.S.] K. G. YOUNGER

For the Government of the French Republic :

[L.S.] Étienne DE CROÛY-CHANEL

A N N E X

FRANC AREA

- 1.—Metropolitan France (including Corsica).
 - The Principality of Monaco.
 - The Saar Territory.
 - The French Overseas Departments (Algeria, Guadeloupe, Martinique, French Guiana, Réunion).
 - The Protectorates of Morocco and Tunisia.
- 2.—French West Africa.
 - French Equatorial Africa.
 - The French Trust Territories of Cameroon and Togo.
 - Madagascar and its dependencies.
 - Comoro Islands.
 - St. Pierre and Miquelon.
- 3.—French Establishments in India.
- 4.—The Associated States of Cambodia, Laos and Vietnam.
- 5.—New Caledonia and its dependencies.
 - French Establishments in Oceania.
 - Condominium of the New Hebrides.

l'exclusion de la Syrie, de la Côte Française des Somalis et du Liban de la zone franc, telle que définie dans l'annexe à l'accord financier du 27 mars 1945.

Article 8

Le présent Accord entrera en vigueur dès sa signature.

A n'importe quel moment à partir de cette date, chacun des Gouvernements contractants pourra notifier à l'autre son intention de mettre un terme à l'Accord, auquel cas celui-ci viendra à expiration trois mois après la date de cette notification. L'Accord fera, en tout cas, l'objet d'un nouvel examen avant le 1^{er} juillet 1952.

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

FAIT à Londres en double exemplaire, le 20 août 1951, et rédigé en langue française et en langue anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
[L.S.] K. G. YOUNGER

Pour le Gouvernement de la République Française :
[L.S.] Étienne DE CROÛY-CHANEL

A N N E X E

ZONE FRANC

1. — France métropolitaine y compris la Corse.
Principauté de Monaco.
Territoire de la Sarre.
Départements français d'Outre-Mer : Algérie, Guadeloupe, Martinique, Guyane,
La Réunion.
Protectorats du Maroc et de la Tunisie.
2. — Afrique Occidentale française.
Afrique Équatoriale française.
Territoires sous tutelle du Cameroun et du Togo.
Madagascar et ses dépendances.
Les Comores.
Saint-Pierre et Miquelon.
3. — Établissements français de l'Inde.
4. — États associés du Cambodge, du Laos et du Vietnam.
5. — Nouvelle-Calédonie et dépendances.
Établissements français de l'Océanie.
Condominium des Nouvelles-Hébrides.

No. 1480

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
SUPREME COMMANDER FOR THE ALLIED POWERS
ACTING IN RESPECT OF OCCUPIED JAPAN**

**Sterling Payments Agreement (with exchange of notes).
Signed at Tokyo, on 31 August 1951**

Official text: English.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on
26 October 1951.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
COMMANDANT SUPRÊME DES PUISSANCES ALLIÉES
AU JAPON AGISSANT POUR LE JAPON OCCUPÉ**

**Accord relatif aux paiements en livres sterling (avec
échange de notes). Signé à Tokyo, le 31 août 1951**

Texte officiel anglais.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le
26 octobre 1951.*

No. 1480. STERLING PAYMENTS AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE SUPREME COMMANDER FOR THE ALLIED POWERS ACTING IN RESPECT OF OCCUPIED JAPAN. SIGNED AT TOKYO, ON 31 AUGUST 1951

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter referred to as "the Government of the United Kingdom") and the Supreme Commander for the Allied Powers acting in respect of Occupied Japan (hereinafter referred to as "SCAP")

Have agreed as follows :—

Article 1

All payments between residents of Japan and residents of the Scheduled Territories, other than such as must necessarily be made in yen, shall be settled in sterling.

Article 2

SCAP will ensure that the appropriate Japanese authorities shall buy and sell sterling and that their rates for sterling and for the United States dollar shall be related to one another at the middle rate quoted by the Bank of England for the United States dollar.

Article 3

All sterling payments to residents of Japan which residents of the Scheduled Territories or of countries outside the Scheduled Territories are permitted to make under the Exchange Control Regulations in force in the United Kingdom shall be made to Japanese Accounts.

Article 4

(1) The Government of the United Kingdom shall not restrict the transfer of sterling which is at the disposal of residents of Japan to other residents of Japan or to residents of the Scheduled Territories.

¹ Came into force on 31 August 1951, in accordance with article 9.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 1480. ACCORD¹ RELATIF AUX PAIEMENTS EN LIVRES STERLING ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE COMMANDANT SUPRÊME DES PUISSANCES ALLIÉES AU JAPON AGISSANT POUR LE JAPON OCCUPÉ. SIGNÉ A TOKYO, LE 31 AOÛT 1951

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé « le Gouvernement du Royaume-Uni ») et le Commandant suprême des Puissances alliées agissant pour le Japon occupé (ci-après dénommé « le Commandant suprême »),

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

Tous les paiements entre résidents du Japon et résidents des territoires énumérés s'effectueront en livres sterling, sauf s'ils doivent nécessairement être faits en yens.

Article 2

Le Commandant suprême veillera à ce que les autorités japonaise compétentes achètent et vendent des livres sterling et que le rapport établi par elles entre la livre sterling et le dollar des États-Unis corresponde au cours moyen pratiqué par la Banque d'Angleterre pour le dollar des États-Unis.

Article 3

Tous les règlements en sterling en faveur de résidents du Japon que des résidents des territoires énumérés ou de pays autres que ces territoires sont autorisés à faire en vertu de la réglementation sur le contrôle des changes en vigueur dans le Royaume-Uni, seront faits à des comptes japonais.

Article 4

1) Le Gouvernement du Royaume-Uni ne soumettra à aucune restriction l'emploi des livres sterling qui sont à la disposition de résidents du Japon en vue de transferts à d'autres résidents du Japon ou à des résidents des territoires énumérés.

¹ Entré en vigueur le 31 août 1951, conformément à l'article 9.

(2) The Government of the United Kingdom shall not restrict the availability of sterling under the control of the Japanese Foreign Exchange Control Board for making payments in respect of direct current transactions to residents of such countries (other than Japan and the Scheduled Territories) as may be agreed between the Bank of England and the Japanese Foreign Exchange Control Board.

Article 5

SCAP will ensure that the Government of Japan shall not restrict the acceptance by residents of Japan of sterling from residents of the Scheduled Territories and, as regards payments in respect of direct current transactions, from residents of such countries (other than Japan and the Scheduled Territories) as may be agreed between the Bank of England and the Japanese Foreign Exchange Control Board.

Article 6

SCAP will ensure that, in so far as the Japanese Exchange Control Regulations from time to time permit, the Government of Japan will facilitate the transfer of yen accruing to residents of the Scheduled Territories from permitted current transactions to other residents of the Scheduled Territories or to residents of Japan, and the transfer of such yen into Sterling.

Article 7

For the purposes of the present Agreement—

- (a) the expression “ the Scheduled Territories ” shall have the meaning from time to time assigned to it under the United Kingdom Exchange Control Act, 1947;
- (b) the expression “ Japanese Account ” shall mean an account of a resident of Japan which is for the time being recognised by the Bank of England as a Japanese Account for the purposes of the present Agreement;
- (c) the expression “ payments in respect of direct current transactions ” means payments in respect of transactions of the type defined in Article XIX (i) of the Articles of Agreement of the International Monetary Fund¹ which are made by a principal resident in the country from which payment is made and which relate exclusively (1) to goods (other than gold bullion, gold coin or gold either in semi-manufactured or fully manufactured form) imported into, and for use or consumption in, that country and originating in the country to which payment is made or (2) to services rendered to residents in the former country by residents of the latter country.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 2, p. 39, and Vol. 19, p. 280.

2) Le Gouvernement du Royaume-Uni ne soumettra à aucune restriction l'emploi des livres sterling sous le contrôle de l'Office japonais du contrôle des changes en vue de règlements relatifs à des opérations courantes directes en faveur de résidents des pays (autres que le Japon et les territoires énumérés) dont seront convenus la Banque d'Angleterre et l'Office japonais du contrôle des changes.

Article 5

Le Commandant suprême veillera à ce que le Gouvernement japonais ne limite pas l'acceptation par des résidents du Japon des livres sterling provenant de résidents des territoires énumérés ou, s'il s'agit de règlements relatifs à des opérations courantes directes, provenant de résidents des pays (autres que le Japon et les territoires énumérés) dont seront convenus la Banque d'Angleterre et l'Office japonais du contrôle des changes.

Article 6

Dans la mesure où la réglementation sur le contrôle des changes en vigueur au Japon le permettra, le Commandant suprême veillera à ce que le Gouvernement japonais facilite le transfert des yens détenus par des résidents des territoires énumérés, à la suite de transactions courantes autorisées, à d'autres résidents des territoires énumérés ou à des résidents du Japon, et la conversion de ces yens en livres sterling.

Article 7

Aux fins du présent Accord :

- a) L'expression « territoires énumérés » aura le sens qui lui sera attribué de temps à autre aux termes de la loi du Royaume-Uni sur le contrôle des changes, adoptée en 1947;
- b) L'expression « compte japonais » désigne le compte d'un résident du Japon que la Banque d'Angleterre considère, à un moment donné, comme un compte japonais aux fins du présent Accord;
- c) L'expression « règlements relatifs à des opérations courantes directes » s'entend des paiements relatifs à des opérations du genre défini au paragraphe i de l'article XIX de l'Accord relatif au Fonds monétaire international¹, effectués par un débiteur principal, résidant dans le pays d'origine du paiement, et qui portent exclusivement : 1) soit sur des marchandises (autres que l'or en lingots, l'or monétaire ou les articles d'or fini ou semi-ouvré) importées dans ledit pays pour y être utilisées ou consommées, et provenant du pays auquel le paiement est effectué; 2) soit sur des services rendus à des résidents du premier pays par des résidents du second.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2, p. 39, et vol. 19, p. 281.

Article 8

For the purposes of the present Agreement the Bank of England shall act as agent of the Government of the United Kingdom and the Japanese Foreign Exchange Control Board as agent of SCAP.

Article 9

The present Agreement shall come into force on 31st August, 1951. At any time thereafter either Contracting Party may give notice to the other of its intention to terminate the Agreement and the Agreement shall cease to have effect three months after the date of such notice. It shall terminate upon the entry into force of a Peace Treaty between the Governments of the United Kingdom and Japan or, unless both Contracting Parties agree to the contrary, on 31st August, 1952, if a Peace Treaty has not entered into force between the two Governments by that date.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and by the Supreme Commander for the Allied Powers respectively, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

DONE at Tokyo this Thirty-first day of August, 1951, in duplicate.

For the Government of the
United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland :
[L.S.] George CLUTTON

For the Supreme Commander
for the Allied Powers :

[L.S.] C. C. B. WARDEN
Colonel, AGC
Adjutant General

EXCHANGE OF NOTES

I

*The Acting United Kingdom Political Representative in Japan to the
Supreme Commander for the Allied Powers*

UNITED KINGDOM LIAISON MISSION IN JAPAN

Tokyo, 31st August, 1951

Sir,

With reference to the Payments Agreement signed to-day between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Supreme Commander for the Allied Powers acting in respect of Occupied Japan, I have the honour to set out the understanding which has been reached

Article 8

Aux fins du présent Accord, la Banque d'Angleterre agira en qualité d'agent du Gouvernement du Royaume-Uni et l'Office japonais du contrôle des changes en qualité d'agent du Commandant suprême.

Article 9

Le présent Accord entrera en vigueur le 31 août 1951. Par la suite, chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre son intention de mettre fin à l'Accord, lequel cessera d'être en vigueur trois mois après la date de ladite notification. L'Accord cessera d'être applicable à la date de l'entrée en vigueur d'un traité de paix entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement japonais, ou, sauf accord contraire des Parties contractantes, le 31 août 1952 si, à cette date, un traité de paix n'est pas entré en vigueur entre les deux Gouvernements.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Commandant suprême des Puissances alliées, respectivement, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Tokyo, en double exemplaire, le 31 août 1951.

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :
[SCEAU] George CLUTTON

Pour le Commandant Suprême
des Puissances alliées :
[SCEAU] C. C. B. WARDEN
Colonel, Chef des
Services administratifs de l'armée

ÉCHANGE DE NOTES

I

*Le Représentant politique du Royaume-Uni au Japon par intérim
au Commandant suprême des Puissances alliées*

MISSION DE LIAISON DU ROYAUME-UNI AU JAPON

Tokyo, le 31 août 1951

Monsieur le Commandant suprême,

Me référant à l'Accord de paiements signé ce jour par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Commandant suprême des Puissances alliées agissant pour le Japon occupé, j'ai l'honneur de consigner l'entente qui est intervenue sur la question des consultations

on the subject of consultation between the parties to the Agreement during its currency in order to assist in its satisfactory operation.

To ensure the smooth working of the Agreement the Government of the United Kingdom and the Supreme Commander for the Allied Powers mutually recognise the desirability of keeping Japan's sterling balances within reasonable limits. In order that at all times Japan may hold sufficient sterling to meet her requirements, without, however, accumulating an excessive amount, having regard to all the circumstances, both parties will take all reasonable measures to prevent, or correct should it occur, any chronic imbalance of payments in either direction.

With this intention in mind the two parties have agreed, in addition to the informal consultation which will take place between the Government of the United Kingdom and the Supreme Commander for the Allied Powers or their Agents under the Agreement in the normal course of its current operation, to meet at short notice, which may be given by either party, in order to discuss any respect of the development of the payments relationship between the two countries which may appear to call for special consideration.

I shall be grateful for your confirmation of this understanding.

I have, &c.

George CLUTTON

II

*The Adjutant General to the Supreme Commander for the Allied Powers
in Japan to the Acting United Kingdom Political Representative*

GENERAL HEADQUARTERS
SUPREME COMMANDER FOR THE ALLIED POWERS

31st August, 1951

Sir,

I have been directed by the Supreme Commander for the Allied Powers to acknowledge receipt of your letter of to-day's date reading as follows:—

[See note I]

I am authorised by the Supreme Commander for the Allied Powers acting in respect of Occupied Japan to confirm that the understanding of your Government, as set out in your letter, corresponds to the understanding of this Headquarters.

Sincerely yours,

C. C. B. WARDEN
Colonel, AGC
Adjutant General

qui doivent avoir lieu entre les Parties pendant la durée de l'Accord, en vue d'assurer son application normale.

Le Gouvernement du Royaume-Uni et le Commandant suprême des Puissances alliées reconnaissent que, pour assurer l'exécution régulière de l'Accord, il est souhaitable de maintenir les avoirs en sterling du Japon dans des limites raisonnables. Afin qu'à tout moment le Japon puisse disposer d'avoirs en sterling en quantité suffisante pour faire face à ses besoins, sans toutefois en accumuler des quantités excessives, compte tenu de toutes les circonstances, les deux Parties prendront toutes mesures raisonnables propres à empêcher un déséquilibre permanent des paiements dans un sens ou dans l'autre, ou à redresser un tel déséquilibre au cas où il se produirait.

A cet effet, et sans préjudice des consultations qui auront lieu normalement entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Commandant suprême des Puissances alliées ou leurs agents dans le cadre dudit Accord, et pendant la durée de son application, les deux Parties sont convenues de se réunir autant que de besoin moyennant un court préavis donné par l'une ou par l'autre, en vue d'examiner toute question concernant l'état des rapports entre les deux pays en matière de paiements qui semblerait exiger une attention particulière.

Je vous saurais gré de bien vouloir confirmer les dispositions qui précèdent.

Veuillez agréer, etc.

George CLUTTON

II

Le Chef des Services administratifs de l'Armée adjoint au Commandant suprême des Puissances alliées au Japon au Représentant politique du Royaume-Uni par intérim

QUARTIER GÉNÉRAL

COMMANDANT SUPRÊME DES PUISSANCES ALLIÉES

Le 31 août 1951

Monsieur le Représentant politique,

Je suis chargé par le Commandant suprême des Puissances alliées d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour dont la teneur suit :

[Voir note I]

Je suis autorisé par le Commandant suprême des Puissances alliées, agissant pour le Japon occupé, à vous confirmer que le Quartier général partage la manière de voir de votre Gouvernement, telle qu'elle est exposée dans votre lettre.

Veuillez agréer, etc.

C. C. B. WARDEN

Colonel

Chef des Services administratifs de l'armée

N° 1480

III

*The Acting United Kingdom Political Representative in Japan to the
Supreme Commander for the Allied Powers*

UNITED KINGDOM LIAISON MISSION IN JAPAN

Tokyo, 31st August, 1951

Sir,

In connexion with the facilities which will be available to Japan on an administrative basis for transfers of sterling between Japan and countries outside the Scheduled Territories in settlement of direct current transactions during the currency of the Payments Agreement signed to-day between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Supreme Commander for the Allied Powers acting in respect of Occupied Japan, I have the honour to inform you that, as an extension of these facilities, the United Kingdom Exchange Control will, so long as that Agreement is in force, be prepared for its part to approve any transfer of sterling in settlement of direct current transactions from Japan to any country in the "transferable account" system (comprising the countries listed in the Third Schedule to the United Kingdom Exchange Control (Payments) Order, 1950, as amended from time to time) or in the group of "Other Countries" (comprising territories outside the Scheduled Territories and outside any of the territories specified in the schedules to the United Kingdom Exchange Control (Payments) Order, 1950, as amended from time to time), provided there is no objection on the part of the authorities in the receiving country to settlement in sterling.

I have, &c.

George CLUTTON

IV

*The Adjutant General to the Supreme Commander for the Allied Powers
in Japan to the Acting United Kingdom Political Representative*

GENERAL HEADQUARTERS
SUPREME COMMANDER FOR THE ALLIED POWERS

31st August, 1951

Sir,

I have been directed by the Supreme Commander for the Allied Powers to acknowledge receipt of your letter of to-day's date reading as follows:—

[See note III]

III

*Le Représentant politique du Royaume-Uni au Japon par intérim
au Commandant suprême des Puissances alliées*

MISSION DE LIAISON DU ROYAUME-UNI AU JAPON

Tokyo, le 31 août 1951

Monsieur le Commandant suprême,

Me référant aux facilités qui seront accordées au Japon, sur une base administrative, en vue du transfert de livres sterling entre le Japon et les pays autres que les territoires énumérés en règlement de transactions courantes directes pendant la durée de l'Accord de paiements signé ce jour par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Commandant suprême des Puissances alliées agissant pour le Japon occupé, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance qu'en vue d'étendre lesdites facilités, l'Office des changes du Royaume-Uni sera disposé, en ce qui le concerne, à autoriser, pendant la durée de l'Accord, tous transferts de sterling, en règlement d'opérations courantes directes, entre le Japon et tout pays soumis au régime des « comptes transférables » [pays énumérés à l'annexe III de l'ordonnance du Royaume-Uni relative au contrôle des changes (paiements) de 1950, sous sa forme modifiée] ou appartenant au groupe intitulé « Autres pays » [territoires qui ne sont compris ni dans les territoires énumérés, ni parmi les territoires mentionnés dans les annexes de l'ordonnance du Royaume-Uni relative au contrôle des changes (paiements) de 1950, sous sa forme modifiée], à condition que les autorités du pays de destination ne s'opposent pas au règlement en sterling.

Veillez agréer, etc.

George CLUTTON

IV

*Le Chef des Services administratifs de l'armée adjoint au Commandant suprême des
Puissances alliées au Japon au Représentant politique du Royaume-Uni par intérim*

QUARTIER GÉNÉRAL
COMMANDANT SUPRÊME DES PUISSANCES ALLIÉES

Le 31 août 1951

Monsieur le Représentant politique,

Je suis chargé par le Commandant suprême des Puissances alliées d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour, dont la teneur suit :

[Voir note III]

I am further directed by the Supreme Commander for the Allied Powers to state that your letter on this subject has been duly noted.

Sincerely yours,

C. C. B. WARDEN
Colonel, AGC
Adjutant General

Le Commandant suprême des Puissances alliées me charge également de vous faire savoir que le Quartier général a pris bonne note du contenu de votre lettre sur cette question.

Veillez agréer, etc.

C. C. B. WARDEN
Colonel
Chef des Services administratifs de l'armée

No. 1481

**NETHERLANDS
and
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND,
CANADA, AUSTRALIA, NEW ZEALAND, UNION OF
SOUTH AFRICA, INDIA AND PAKISTAN**

**Agreement relative to the graves of members of the armed
forces of the British Commonwealth in Netherlands
territories. Signed at The Hague, on 10 July 1951**

Official texts: English and Dutch.

Registered by the Netherlands on 28 October 1951.

**PAYS-BAS
et
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD,
CANADA, AUSTRALIE, NOUVELLE-ZÉLANDE, UNION
SUD-AFRICAINE, INDE ET PAKISTAN**

**Accord sur les sépultures des membres des forces armées
du Commonwealth britannique en territoire néerlandais.
Signé à La Haye, le 10 juillet 1951**

Textes officiels anglais et néerlandais.

Enregistré par les Pays-Bas le 28 octobre 1951.

No. 1481. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND, CANADA, AUSTRALIA, NEW ZEALAND, THE UNION OF SOUTH AFRICA, INDIA AND PAKISTAN AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS RELATIVE TO THE GRAVES OF MEMBERS OF THE ARMED FORCES OF THE BRITISH COMMONWEALTH IN NETHERLANDS TERRITORIES. SIGNED AT THE HAGUE, ON 10 JULY 1951

The Governments of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Canada, Australia, New Zealand, the Union of South Africa, India and Pakistan (in the present Agreement referred to as "the Commonwealth Countries") on the one hand and

The Government of the Kingdom of the Netherlands on the other hand,

Animated by a common desire to honour the memory of the members of the Armed Forces of the Commonwealth Countries, who in the wars of 1914-1918 and 1939-1945 have fallen on the field of battle or have died and are buried in Netherlands territories,

Desiring to make provision with regard to the cemeteries, graves and memorials of these members of the Armed Forces of the Commonwealth Countries,

Have agreed as follows :

Article 1

(1) "Commonwealth cemeteries, graves and memorials" means the cemeteries and graves in Netherlands territories in which are buried the bodies of members of the Armed Forces of the Commonwealth Countries, fallen or died in the wars of 1914-1918 and 1939-1945 and the memorials erected, or which may be erected, in their honour;

(2) "the Commission" means the Imperial War Graves Commission incorporated by Royal Charter granted by His Majesty The King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas;

¹ Came into force on 10 July 1951, as from the date of signature, in accordance with article 10.

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

No. 1481. OVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN EN DE REGERINGEN VAN HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITANNIË EN NOORD-IERLAND, CANADA, AUSTRALIË, NIEUW-ZEELAND, DE UNIE VAN ZUID-AFRIKA, INDIA EN PAKISTAN NOPENS DE GRAVEN VAN LEDEN VAN DE STRIJDKRACHTEN VAN HET BRITSE GEMENEBEST OP NEDERLANDS GRONDGEBIED. GETEKEND TE 'S-GRAVENHAGE, DE 10 JULI 1951

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden enerzijds en

De Regeringen van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, Canada, Australië, Nieuw-Zeeland, de Unie van Zuid-Afrika, India en Pakistan (in deze Overeenkomst aangeduid met „de Landen van het Gemenebest”) anderzijds,

Bezielde door de gemeenschappelijke wens, de nagedachtenis te eren van die leden van de Strijdkrachten van de Landen van het Gemenebest, die gedurende de oorlogen van 1914-1918 en van 1939-1945 zijn gevallen op het slagveld of overleden en op Nederlands grondgebied begraven,

Wensende voorzieningen te treffen ten aanzien van de begraafplaatsen, graven en gedenktekenen voor deze leden van de Strijdkrachten van de Landen van het Gemenebest,

Zijn het navolgende overeengekomen :

Artikel 1

(1) Onder „Begraafplaatsen, graven en gedenktekenen van het Gemenebest” worden verstaan de begraafplaatsen en graven op Nederlands grondgebied, waarin begraven zijn de stoffelijke overschotten van leden van de Strijdkrachten van de Landen van het Gemenebest, die gevallen zijn of overleden in de oorlogen van 1914-1918 en van 1939-1945 en de gedenktekenen, welke te hunner ere zijn of nog zullen worden opgericht;

(2) Onder „de Commissie” wordt verstaan de Imperial War Graves Commission, ingesteld bij Royal Charter, verleend door Zijne Majesteit de Koning van Groot-Britannië, Ierland en de Britse overzeese Dominions;

(3) For the purposes of the present Agreement the expression "Netherlands territories" means the territory of the Netherlands, Surinam and the Netherlands Antilles.

Article 2

The Commission is recognised by the Government of the Kingdom of the Netherlands as the sole authority charged on behalf of the Commonwealth Countries with the permanent care in Netherlands territories of Commonwealth cemeteries, graves and memorials.

Article 3

(1) The Government of the Kingdom of the Netherlands shall acquire the ownership of the land required for Commonwealth cemeteries, graves and memorials, and shall grant the use of it free of cost to the Commission for a period of 50 years which shall be perpetually renewed for as long as the land is used for the purposes set forth in the present Agreement.

(2) Whenever the Commission considers necessary the creation of new cemeteries with a view to the grouping of Commonwealth graves, it shall formulate its proposals and shall transmit them to the Netherlands Minister of War who will consider the possibility of acquiring the necessary land to be granted to the Commission for the above-mentioned purposes for a period and under the conditions as prescribed in sub-paragraph (1) of this Article.

Article 4

The bodies of members of the Armed Forces of the Commonwealth Countries shall not, without the consent of the Commission, be exhumed for the purpose of removal from the Commonwealth cemeteries or graves in which they rest. The Government of the Kingdom of the Netherlands undertakes to invite the competent local authorities to refuse all applications for permission for the exhumation of any of these bodies or for their removal, unless preferred through the Commission.

Article 5

(1) The Government of the Kingdom of the Netherlands recognises the right of the Commission to act in Netherlands territories as an association, possessing the civil rights of an individual, to ensure the upkeep of Commonwealth cemeteries, graves and memorials.

(2) The Commission is accordingly authorised to enclose the Commonwealth cemeteries, to lay them out according to a scheme approved by itself,

(3) Onder de uitdrukking „Nederlands grondgebied” wordt in deze Overeenkomst verstaan het grondgebied van Nederland, Suriname en de Nederlandse Antillen.

Artikel 2

De Commissie wordt door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden erkend als de enige autoriteit, die vanwege de Landen van het Gemenebest is belast met de blijvende zorg voor de begraafplaatsen, graven en gedenktekenen van het Gemenebest op Nederlands grondgebied.

Artikel 3

(1) De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden zal de eigendom verwerven van de voor de begraafplaatsen, graven en gedenktekenen van het Gemenebest benodigde grond en zal het gebruik ervan kosteloos aan de Commissie toestaan voor de duur van 50 jaren, welke termijn telkenmale verlengd zal worden zo lang de grond wordt gebruikt voor het in deze Overeenkomst omschreven doel.

(2) Telkens wanneer de Commissie het nodig oordeelt nieuwe kerkhoven aan te leggen met het oog op het bijeenbrengen van graven van het Gemenebest, stelt zij haar voorstellen op schrift en doet deze toekomen aan de Nederlandse Minister van Oorlog, die zal nagaan of de mogelijkheid bestaat de benodigde grond te verwerven, teneinde deze tot het bovengenoemde doel aan de Commissie ter beschikking te stellen gedurende een periode en onder voorwaarden als omschreven in lid (1) van dit artikel.

Artikel 4

Zonder toestemming der Commissie mogen de stoffelijke resten van leden van de Strijdkrachten van de Landen van het Gemenebest niet worden opgegraven teneinde deze te verwijderen van de begraafplaatsen van het Gemenebest of uit de graven, waarin zij rusten. De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden neemt op zich de plaatselijke autoriteiten uit te nodigen om alle aanvragen voor toestemming tot het opgraven en het overbrengen van deze stoffelijke resten te weigeren, tenzij deze ingediend zijn door tussenkomst van de Commissie.

Artikel 5

(1) De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden erkent het recht van de Commissie om op Nederlands grondgebied op te treden als een rechtspersoonlijkheid bezittend zedelijk lichaam, teneinde het onderhoud van de begraafplaatsen, graven en gedenktekenen van het Gemenebest te verzekeren.

(2) De Commissie is dientengevolge gemachtigd de begraafplaatsen van het Gemenebest te omheinen, ze aan te leggen overeenkomstig een door haar-

to erect in them sepulchral monuments or other suitable structures, to make plantations in them, to enact regulations governing visits to them and to select persons, who may be British subjects, to take charge of and maintain them.

(3) The Commission is further authorised to provide for the laying out and maintenance of Commonwealth graves in publicly or privately owned cemeteries in agreement with the competent authorities.

(4) When any Commonwealth graves are among military graves of Netherlands or Allied soldiers and the Commission considers it desirable that a common system of laying out should be adopted, it shall submit its proposals to the Netherlands Minister of War for approval.

(5) Subject to the authorisation granted in Article 5 (2) of the present Agreement, the Commission shall conform to the laws and regulations in force in Netherlands territories relating to cemeteries, graves, memorials and other structures.

(6) The Government of the Kingdom of the Netherlands shall regard the Commission in respect of work done in its service by Netherlands civilian employees, to be as from the date on which such work was first started an employer within the meaning of the Social Insurance legislation.

Article 6

(1) Any request for permission to erect outside a Commonwealth cemetery a commemorative monument designed to recall a feat of arms of any unit or formation of the Armed Forces of the Commonwealth Countries shall be presented by the Commission to the Government of the Kingdom of the Netherlands for approval.

(2) Should a request of this nature be made by any person or body other than the Commission to the Government of the Kingdom of the Netherlands the latter shall refer it to the Commission before giving any decision and shall consider in agreement with the Commission what action shall be taken thereon.

Article 7

(1) The Commission shall appoint a Commonwealth-Netherlands Joint Committee to represent the Commission in Netherlands territories in its relations with the Netherlands authorities, both military and civil, and especially to exercise in the name of the Commission all or part of the rights reserved to it under the present Agreement.

zelf goedgekeurd ontwerp, daarin grafmonumenten of andere passende bouwwerken op te richten en beplantingen aan te brengen, voorschriften vast te stellen nopens bezoek en personen te kiezen, die ook Brits onderdaan mogen zijn, om de zorg ervoor en het onderhoud ervan op zich te nemen.

(3) De Commissie is verder bevoegd te voorzien in de aanleg en het onderhoud van de graven van het Gemenebest op algemene en bijzondere begraafplaatsen, in overeenstemming met de bevoegde autoriteiten.

(4) Indien graven van het Gemenebest gelegen zijn te midden van graven van Nederlandse of geallieerde militairen en de Commissie het wenselijk acht, dat een gemeenschappelijk systeem van aanleg wordt aanvaard, dan legt zij haar voorstellen ter goedkeuring voor aan de Nederlandse Minister van Oorlog.

(5) Met betrekking tot de machtiging, verleend in artikel 5 (2) van deze Overeenkomst, houdt de Commissie zich aan de op Nederlands grondgebied geldende wetten en voorschriften ten aanzien van begraafplaatsen, graven, gedenktekenen en andere bouwwerken.

(6) De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden beschouwt de Commissie met betrekking tot de in haar dienst door Nederlandse burgerwerklieden verrichte werkzaamheden, van het tijdstip van de aanvang dier werkzaamheden af, als werkgever in de zin der Sociale Verzekeringswetgeving.

Artikel 6

(1) Alle verzoeken om toestemming tot het oprichten buiten een begraafplaats van het Gemenebest van een gedenkteken, bedoeld als herinnering aan een wapenfeit van een onderdeel of formatie der Strijdkrachten van de Landen van het Gemenebest, worden door de Commissie aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden ter goedkeuring voorgelegd.

(2) Mocht een verzoek van deze aard door een andere persoon of instantie dan de Commissie tot de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden worden gericht, dan legt deze Regering het voor aan de Commissie alvorens een beslissing te nemen en zal in overeenstemming met de Commissie overwegen, welke stappen te dien aanzien zullen worden genomen.

Artikel 7

(1) De Commissie benoemt een gemengd Comité met leden van het Gemenebest en van Nederland om de Commissie op Nederlands grondgebied te vertegenwoordigen in haar betrekkingen tot de Nederlandse autoriteiten, zowel militaire als burgerlijke en in het bijzonder om namens de Commissie geheel of ten dele de rechten uit te oefenen, welke haar toegekend worden bij deze Overeenkomst.

(2) This Committee shall be competent to perform in the name of the Commission and within the limits of the powers delegated to it by the latter all civil acts necessary to enable it to fulfil its object.

Article 8

(1) The Committee referred to in the preceding Article shall be composed of not more than twenty members, consisting of not more than eight honorary members, of whom four shall be nationals of the Netherlands and the others nationals of the Commonwealth Countries, and not more than twelve official members, of whom six shall be nationals of the Netherlands and the others nationals of the Commonwealth Countries.

(2) All the members shall be appointed by the Commission. Nevertheless so far as the Netherlands members are concerned the appointment shall take place on the recommendation of the Government of the Kingdom of the Netherlands, which recommendation shall be requested and transmitted through diplomatic channels.

(3) The Netherlands honorary members shall be chosen from persons who have won distinction in the Army, the Navy, the Air Force, in Letters, Science or Art.

(4) The Netherlands official members shall be chosen as representing such Departments of the Government of the Kingdom of the Netherlands or such recognised Netherlands Organisations as may be agreed upon between that Government and the Commission, and shall cease to form part of the Committee from the day when they vacate their functions in the Departments or Organisations concerned. The Government of the Kingdom of the Netherlands undertakes to notify the Commission of all changes which may take place among the Netherlands official members.

(5) The Commission shall appoint the Secretary General of the Joint Committee.

Article 9

(1) The Government of the Kingdom of the Netherlands undertakes to exempt the Commission from all present or future taxes, dues or other State or local charges or impositions of whatever nature with which the Commission might otherwise be chargeable in the carrying out of its official functions in accordance with the present Agreement. The procedure for implementing the foregoing exemption shall be arranged by the Commission direct with the competent authorities concerned.

(2) Dit Comité is bevoegd om namens de Commissie en binnen de grenzen van de bevoegdheid, door laatstgenoemde gedelegeerd, alle burgerrechtelijke handelingen te verrichten, welke nodig zijn om het in staat te stellen zijn doelstellingen te verwezenlijken.

Artikel 8

(1) Het in het voorafgaande artikel genoemde Comité bestaat uit niet meer dan 20 leden, en wel uit meer dan 8 ereleden, waarvan vier Nederlandse onderdanen zijn en de anderen onderdanen van de Landen van het Gemenebest en uit niet meer dan 12 ambtelijke leden, waarvan er 6 Nederlandse onderdanen zijn en de anderen onderdanen van de Landen van het Gemenebest.

(2) Alle leden worden door de Commissie benoemd. Evenwel vindt, voor zover het de Nederlandse leden betreft, de benoeming plaats op aanbeveling van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, welke aanbeveling langs diplomatieke weg wordt verzocht en overgebracht.

(3) De Nederlandse ereleden worden gekozen uit personen, die zich hebben onderscheiden bij het leger, de vloot, de luchtmacht, in de letterkunde, de wetenschap of de kunst.

(4) De Nederlandse ambtelijke leden worden gekozen als vertegenwoordigers van die Departementen van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden of die erkende Nederlandse Organisaties, waaromtrent overeenstemming zal zijn verkregen tussen deze Regering en de Commissie, en zij houden op deel uit te maken van het Comité vanaf de dag, waarop zij hun functie bij het onderhavige Departement of de Organisatie neerleggen. De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden verbindt zich de Commissie te verwittigen omtrent alle wijzigingen, welke zich ten aanzien van de Nederlandse ambtelijke leden mochten voordoen.

(5) De Commissie benoemt de Secretaris-Generaal van het Gemengde Comité.

Artikel 9

(1) De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden neemt op zich de Commissie vrij te stellen van alle tegenwoordige of toekomstige belastingen, retributies en andere door het Rijk, de Provincie of gemeente opgelegde lasten of heffingen van welke aard ook, welke anders aan de Commissie zouden kunnen worden opgelegd in verband met de uitoefening van haar officiële werkzaamheden overeenkomstig deze Overeenkomst. De wijze, waarop aan vorenbedoelde vrijstellingen uitvoering wordt gegeven zal door de Commissie rechtstreeks met de er bij betrokken autoriteiten worden geregeld.

(2) The Government of the Kingdom of the Netherlands agrees that in any particular case under this Article a certificate signed on behalf of the Commission to the effect that the exemption is claimed for the purpose of the official exercise of the Commission's functions shall be accepted by the authorities concerned as sufficient evidence to that effect. The officials of the Commission having competence to sign such certificates shall be notified from time to time to the Government of the Kingdom of the Netherlands by the Secretary-General of the Joint Committee.

Article 10

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorised to that effect, have signed the present Agreement.

DONE at The Hague on the 10th day of July 1951, in English and in Dutch, both texts being equally authentic, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the Kingdom of the Netherlands, and of which certified copies shall be furnished to the other Governments, parties to the present Agreement.

For the Government of the United Kingdom
of Great Britain and Northern Ireland :
(Signed) Philip NICHOLS

For the Government of Canada :
(Signed) Pierre DUPUY

For the Government of Australia :
(Signed) Alfred STIRLING

For the Government of New Zealand :
(Signed) J. BRENNAN

For the Government of the Union of South Africa :
(Signed) D. B. BOSMAN

For the Government of India :
(Signed) P. N. MENON

For the Government of Pakistan :
(Signed) S. Lal Shah BOKHARI

For the Government of the Kingdom of the Netherlands :
(Signed) STIKKER

(2) De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden stemt er in toe, dat in elk afzonderlijk geval, bedoeld in dit artikel, de er bij betrokken autoriteiten een namens de Commissie ondertekende verklaring, behelzende dat vrijstelling wordt verzocht in verband met de uitoefening van de officiële werkzaamheden van de Commissie, als voldoende bewijs terzake aanvaarden. De Secretaris-Generaal van het gemengde Comité deelt van tijd tot tijd aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden mede, welke functionarissen der Commissie bevoegd zijn zodanige verklaringen te ondertekenen.

Artikel 10

Deze Overeenkomst treedt in werking op de dag van ondertekening.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, hiertoe behoorlijk gevolmachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te 's-Gravenhage, de tiende Juli 1951 in de Nederlandse en Engelse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek, in een enkel exemplaar, hetwelk nedergelegd zal worden in het archief van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en waarvan gewaarmerkte afschriften zullen worden verstrekt aan de andere Regeringen, welke partij zijn bij de onderhavige Overeenkomst.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden :
(w.g.) STIKKER

Voor de Regering van het Verenigd Koninkrijk
van Groot-Britannië en Noord-Ierland :
(w.g.) Philip NICHOLS

Voor de Regering van Canada :
(w.g.) Pierre DUPUY

Voor de Regering van Australië :
(w.g.) Alfred STIRLING

Voor de Regering van Nieuw-Zeeland :
(w.g.) J. BRENNAN

Voor de Regering van de Unie van Zuid-Afrika :
(w.g.) D. B. BOSMAN

Voor de Regering van India :
(w.g.) P. N. MENON

Voor de Regering van Pakistan :
(w.g.) S. Lal Shah BOKHARI

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

N^o 1481. ACCORD³ ENTRE LES GOUVERNEMENTS DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD, DU CANADA, DE L'AUSTRALIE, DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE, DE L'UNION SUD-AFRICAINE, DE L'INDE ET DU PAKISTAN ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS SUR LES SÉPULTURES DES MEMBRES DES FORCES ARMÉES DU COMMONWEALTH BRITANNIQUE EN TERRITOIRE NÉERLANDAIS. SIGNÉ A LA HAYE, LE 10 JUILLET 1951

Les Gouvernements du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Union Sud-Africaine, de l'Inde et du Pakistan (appelés ci-après « les pays du Commonwealth »), et

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

Animés d'un commun désir d'honorer la mémoire des membres des forces armées des pays du Commonwealth, qui sont tombés sur le champ de bataille ou sont morts, au cours des guerres de 1914-1918 et 1939-1945, et ont été inhumés en territoire néerlandais,

Désireux de prendre des mesures relatives aux cimetières, sépultures et monuments de ces membres des forces armées des pays du Commonwealth, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

1. L'expression « cimetières, sépultures et monuments du Commonwealth » désigne les cimetières et les sépultures situés en territoire néerlandais dans lesquels sont enterrés les corps des membres des forces armées des pays du Commonwealth, tombés ou morts au cours des guerres de 1914-1918 et 1939-1945, et les monuments qui sont ou pourront être érigés en leur honneur;

2. L'expression « la Commission » désigne la Commission impériale des sépultures militaires constituée par Charte royale de Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des territoires britanniques au delà des mers;

3. Aux fins du présent Accord l'expression « territoire néerlandais » désigne le territoire des Pays-Bas, de Surinam et des Antilles néerlandaises.

¹ Traduction du Gouvernement canadien.

² Translation by the Government of Canada.

³ Entré en vigueur dès sa signature, le 10 juillet 1951, conformément à l'article 10.

Article 2

La Commission est reconnue par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas comme le seul organisme chargé par les pays du Commonwealth de veiller en permanence sur le territoire néerlandais à l'entretien des cimetières, sépultures et monuments du Commonwealth.

Article 3

1. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas acquerra la propriété des terrains voulus pour les cimetières, sépultures et monuments du Commonwealth, et en accordera gratuitement l'usage à la Commission pendant une période de 50 ans, qui se renouvellera à perpétuité aussi longtemps que les terrains serviront aux fins énoncées dans le présent Accord.

2. Chaque fois que la Commission jugera nécessaire de créer de nouveaux cimetières en vue de grouper les sépultures du Commonwealth, elle devra formuler des propositions et les transmettre au Ministre de la Guerre néerlandais qui étudiera la possibilité d'acquérir les terrains qu'il serait nécessaire d'accorder à la Commission aux fins énoncées ci-dessus pendant la période et aux conditions prescrites au paragraphe 1^{er} du présent article.

Article 4

Les corps des membres des forces armées des pays du Commonwealth ne pourront pas, sans le consentement de la Commission, être exhumés en vue d'être transportés hors des cimetières ou des sépultures du Commonwealth où ils reposent. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas s'engage à inviter les autorités locales compétentes à rejeter toutes demandes d'autorisation visant l'exhumation ou le transport de ces corps, qui ne seront pas présentées par la Commission.

Article 5

1. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas reconnaît à la Commission le droit d'agir en territoire néerlandais en qualité d'association jouissant des droits civils d'un simple particulier en vue d'assurer l'entretien des cimetières, sépultures et monuments du Commonwealth.

2. La Commission est en conséquence autorisée à enclore les cimetières du Commonwealth, à les aménager suivant un plan approuvé par elle, à y établir des monuments funéraires ou d'autres constructions appropriées, à y faire des plantations, à réglementer la visite des cimetières et à désigner les personnes chargées de les garder et de les entretenir, ces personnes pouvant être des sujets britanniques.

3. La Commission est en outre autorisée à assurer, d'accord avec les autorités compétentes, l'aménagement et l'entretien des sépultures du Commonwealth dans les cimetières publics ou privés.

4. Lorsque des sépultures du Commonwealth se trouvent parmi des sépultures militaires de soldats néerlandais ou alliés et que la Commission estime qu'il conviendrait d'adopter un plan commun d'aménagement, celle-ci doit présenter à cette fin des propositions à l'approbation du Ministre de la Guerre néerlandais.

5. Sous réserve de l'autorisation accordée au paragraphe 2 de l'article 5 du présent Accord, la Commission devra se conformer aux lois et règlements en vigueur sur le territoire néerlandais en ce qui concerne les cimetières, sépultures, les monuments militaires et autres constructions.

6. Dans le cas du travail accompli par les civils néerlandais pendant qu'ils sont à l'emploi de la Commission, le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas considérera la Commission comme employeur au sens de la législation sur les assurances sociales, à compter de la date où ce travail a été entrepris.

Article 6

1. Toute demande d'autorisation en vue d'ériger en dehors d'un cimetière du Commonwealth un monument commémoratif destiné à rappeler un fait d'armes accompli par une unité ou une formation des forces armées des pays du Commonwealth devra être présentée par la Commission à l'approbation du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas.

2. Si le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas reçoit une demande de cette nature d'une personne ou d'un organisme autre que la Commission, il la transmettra à la Commission avant de prendre une décision et examinera, de concert avec la Commission, la suite à y donner.

Article 7

1. La Commission instituera un Comité mixte du Commonwealth et des Pays-Bas, qui sera chargé de la représenter en territoire néerlandais auprès des autorités civiles et militaires néerlandaises, et notamment d'exercer en son nom tout ou partie des droits qui lui sont reconnus par le présent Accord.

2. Ce Comité aura qualité pour accomplir, au nom de la Commission et dans les limites des pouvoirs qui lui seront délégués par celle-ci, tous les actes civils nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

Article 8

1. Le Comité visé à l'article précédent sera composé de vingt membres au plus, parmi lesquels il y aura au plus huit membres d'honneur dont quatre

seront des ressortissants des Pays-Bas et les autres des ressortissants de pays du Commonwealth, et au plus douze membres actifs dont six seront des ressortissants des Pays-Bas et les autres des ressortissants des pays du Commonwealth.

2. Tous les membres seront désigné par la Commission. Toutefois, les membres néerlandais seront désignés sur la proposition du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas qui sera demandée et transmise par la voie diplomatique.

3. Les membres d'honneur néerlandais seront choisis parmi les personnes qui se sont distinguées dans l'Armée, la Marine ou l'Aviation, ou dans les lettres, les arts ou les sciences.

4. Les membres actifs néerlandais seront choisis à titre de représentants des ministères du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas ou des organismes néerlandais reconnus, que ledit Gouvernement et la Commission désigneront d'un commun accord; ils cesseront de faire partie du Comité à compter du jour où ils cesseront de remplir leurs fonctions dans les ministères ou les organismes en question. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas s'engage à notifier à la Commission tout changement pouvant intervenir parmi les membres actifs néerlandais.

5. La Commission nommera le secrétaire général du Comité mixte.

Article 9

1. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas s'engage à exonérer la Commission de tous impôts, droits ou autres taxes ou contributions locales ou d'État de quelque nature qu'elles soient, dont elle serait ou pourrait être normalement redevable dans l'accomplissement de ses fonctions officielles en conformité du présent Accord. Les modalités d'application des exonérations prévues au présent paragraphe seront établies par voie d'accord direct entre la Commission et les autorités compétentes.

2. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas est d'accord pour que, dans tout cas particulier prévu au présent article, un certificat signé au nom de la Commission et attestant que l'exonération est demandée en vue de l'exercice officiel des fonctions de la Commission soit accepté par les autorités intéressées comme preuve suffisante pour donner lieu à exonération. Le secrétaire général du Comité mixte communiquera au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, chaque fois qu'il y aura lieu de le faire, la liste des fonctionnaires de la Commission autorisés à signer ces certificats.

Article 10

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

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

FAIT à La Haye, le 10 juillet 1951, dans les langues anglaise et hollandaise; les deux textes faisant également foi, en un exemplaire unique qui sera déposé aux archives du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, et dont des copies certifiées conformes seront remises aux autres Gouvernements contractants.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
(*Signé*) Philip NICHOLS

Pour le Gouvernement du Canada :
(*Signé*) Pierre DUPUY

Pour le Gouvernement de l'Australie :
(*Signé*) Alfred STIRLING

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :
(*Signé*) J. BRENNAN

Pour le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine :
(*Signé*) D. B. BOSMAN

Pour le Gouvernement de l'Inde :
(*Signé*) P. N. MENON

Pour le Gouvernement du Pakistan :
(*Signé*) S. Lal Shah BOKHARI

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :
(*Signé*) STIKKER

No. 1482

**BELGIUM
and
AUSTRALIA**

**Exchange of notes constituting an agreement concerning
visas. Canberra, 25 July 1951**

Official text: English.

Registered by Belgium on 31 October 1951.

**BELGIQUE
et
AUSTRALIE**

**Échange de notes constituant un accord relatif aux visas.
Canberra, 25 juillet 1951**

Texte officiel anglais.

Enregistré par la Belgique le 31 octobre 1951.

No. 1482. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN BELGIUM AND AUSTRALIA CONCERNING VISAS. CANBERRA, 25 JULY 1951

I

MINISTER FOR EXTERNAL AFFAIRS

Canberra, A.C.T., 25th July, 1951

File No. 1522/41/19

Sir,

I have the honour to refer to previous correspondence regarding visas and visa fees, and to inform you that the Government of the Commonwealth of Australia is prepared to conclude with the Government of Belgium, an agreement in the following terms :—

1. Belgian nationals possessing valid Belgian passports, who desire to enter Australia whether temporarily or permanently, and whose entry to Australia has been approved, will receive visas for Australia, free of charge, from the appropriate visa-issuing authority; such visas, in the case of Belgian nationals proceeding to Australia for purposes other than permanent residence, will be made valid for a period of twelve months and good for an unlimited number of journeys to Australia within that period.

2. Australian citizens, possessing valid Australian passports, who desire to enter Belgium as bona-fide non-immigrants may enter Belgium for periods of less than two months without obtaining a visa.

3. The present agreement shall take effect one month from the date hereof.

4. Either of the parties may denounce the present agreement by means of giving one month's notice to the other party.

Notwithstanding the foregoing, it is understood :—

(a) that the abovementioned provisions do not exempt Australian citizens from the necessity of obtaining visas for Belgian Congo or Ruanda-Urundi, whether entering in transit or otherwise;

¹ Came into force on 25 August 1951, in accordance with the terms of the said notes.

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

N^o 1482. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD³ ENTRE LA BELGIQUE ET L'AUSTRALIE RELATIF AUX VISAS. CANBERRA, 25 JUILLET 1951

I

MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Canberra, A.C.T., le 25 juillet 1951

Numéro d'ordre : 1522/41/19

Excellence,

Me référant à la correspondance échangée antérieurement au sujet des visas et des taxes de visa, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement du Commonwealth d'Australie est disposé à conclure avec le Gouvernement belge un accord selon les termes suivants :

1. — Les ressortissants belges qui possèdent un passeport belge valable et qui désirent se rendre en Australie, soit à titre temporaire, soit pour y séjourner à titre permanent, et ont été autorisés à y entrer recevront sans frais un visa pour l'Australie qui leur sera délivré par l'autorité compétente; s'il s'agit de ressortissants belges qui se rendent en Australie dans un but autre que d'y résider de façon permanente, ce visa sera validé pour une période de douze mois et sera valable pour un nombre illimité d'entrées en Australie pendant cette période.

2. — Les citoyens australiens qui possèdent un passeport australien valable et désirent entrer en Belgique, sans l'intention de s'y établir, peuvent se rendre en Belgique et y séjourner pendant des périodes de moins de deux mois sans solliciter un visa.

3. — Le présent accord entrera en vigueur un mois après la date de sa conclusion.

4. — Chacune des Parties pourra dénoncer le présent accord en donnant un préavis d'un mois à l'autre Partie.

Nonobstant ce qui précède, il est entendu :

(a) que les dispositions énoncées ci-dessus n'exempteront pas les citoyens australiens de l'obligation d'obtenir un visa pour le Congo Belge ou pour le Ruanda-Urundi, qu'ils aient l'intention d'y entrer en transit ou à un autre titre;

¹ Traduction du Gouvernement belge.

² Translation by the Government of Belgium.

³ Entré en vigueur le 25 août 1951, conformément aux dispositions desdites notes.

- (b) that the abovementioned provisions do not exempt Belgian nationals entering Australia, and Australian citizens entering Belgium from the necessity of complying with the Australian and Belgian Laws and regulations concerning the entry, residence whether temporary or permanent, and employment of aliens; and
- (c) that travellers who are unable to satisfy the respective immigration authorities that they comply with the laws and regulations referred to in the immediately preceding sub-paragraph are liable to be refused permission to enter or land.

If the foregoing provisions are acceptable to your Government, I have the honour to suggest that the present Note, and your confirmatory reply thereto be deemed to constitute and evidence the agreement reached between our two Governments.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir, your most obedient servant,

(Signed) R. G. CASEY
Minister of State for External Affairs

His Excellency M. Félix F. A. Jansen
Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Belgium
11c Castlereagh Street
Sydney, N.S.W.

II

BELGIAN LEGATION

Canberra, 25th July, 1951

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of today's date regarding visas and visa fees in which you inform me that the Government of the Commonwealth of Australia is prepared to conclude an Agreement with the Government of Belgium in the following terms :

[See note I]

I am authorised by the Belgian Government to state that the Belgian Government agrees to the foregoing provisions and to the suggestion that your Note and this reply should be regarded as constituting and evidencing the Agreement reached between our two Governments.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir, your most obedient servant,

(Signed) Félix JANSEN
Minister of Belgium

The Rt. Hon. R. G. Casey, C.H., D.S.O., M.C., M.P.
Minister of External Affairs
Canberra, A.C.T.

- (b) que les dispositions énoncées ci-dessus n'exempteront pas les ressortissants belges entrant en Australie et les citoyens australiens entrant en Belgique de l'obligation de se conformer aux lois et règlements australiens et belges concernant l'entrée, la résidence temporaire ou permanente et l'emploi des étrangers; et
- (c) que les voyageurs qui ne seront pas en mesure de prouver aux autorités d'immigration respectives qu'ils se conforment aux lois et règlements visés à l'alinéa précédent pourront se voir refuser l'autorisation d'entrer ou de débarquer.

Si votre Gouvernement estime pouvoir accepter les dispositions qui précèdent, j'ai l'honneur de lui proposer que la présente note et votre réponse donnant confirmation de son acceptation soient considérées comme constituant et attestant l'accord conclu entre nos deux Gouvernements.

J'ai l'honneur d'être, Excellence, avec la plus haute considération, votre très obéissant serviteur.

(Signé) R. G. CASEY

Ministre d'État aux Affaires étrangères

A Son Excellence M. Félix F. A. Jansen
Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Belgique
11c, Castlereagh Street
Sydney, Nouvelle-Galles du Sud

II

LÉGATION DE BELGIQUE

Canberra, le 25 juillet 1951

Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note de ce jour relative aux visas et aux taxes de visa et par laquelle vous me faites savoir que le Gouvernement du Commonwealth d'Australie est disposé à conclure avec le Gouvernement belge un accord selon les termes suivants :

[Voir note I]

Je suis autorisé à déclarer au nom du Gouvernement belge qu'il accepte les dispositions qui précèdent ainsi que votre proposition de considérer votre note et la présente réponse comme constituant et attestant l'accord conclu entre nos deux Gouvernements.

J'ai l'honneur d'être, Excellence, avec la plus haute considération, votre très obéissant serviteur.

(Signé) JANSEN

Ministre de Belgique

Au Très Honorable R. G. Casey, C.H., D.S.O., M.C., M.P.
Ministre des Affaires étrangères
Canberra, A.C.T.

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. 69. AGREEMENT BETWEEN HIS MAJESTY'S GOVERNMENT IN THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF THE TURKISH REPUBLIC FOR AIR SERVICES BETWEEN THE UNITED KINGDOM AND TURKEY. SIGNED AT ANKARA, ON 12 FEBRUARY 1946¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING SCHEDULE II OF THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. ANKARA, 17 MAY 1951

Official texts: English and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

I

[TRANSLATION³ — TRADUCTION⁴]

The Turkish Minister of Foreign Affairs to His Majesty's Chargé d'Affaires at Ankara

Ankara, 17th May, 1951

M. le Chargé d'Affaires,

I have the honour to inform you that, notwithstanding that the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Turkey and His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland signed at Ankara on 12th February, 1946,¹ relates to the establishment of direct air communications between Turkey and the United Kingdom, the Turkish Government propose that, in accordance with Article 8 of the said Agreement, Schedule II of the Annex thereto shall be amended, by the inclusion of the following route :—

Istanbul and/or Ankara—Nicosia—Beirut and/or Damascus—Cairo,

it being understood that stops will be made at the intermediate points along this route.

2. If the above-mentioned proposal is acceptable to the Government of the United Kingdom, I have the honour to suggest that the present Note and your reply to that effect shall be regarded as constituting an agreement between our two Governments which shall come into force with effect from to-day. In that event the airline designated by the Turkish Government for the route in question will be the Turkish State Airlines.

I have, &c.

Fuad KÖPRÜLÜ

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 6, p. 79, and Vol. 35, p. 364.

² Came into force on 17 May 1951, by the exchange of the said notes.

³ Translation by the Government of the United Kingdom.

⁴ Traduction du Gouvernement du Royaume-Uni.

ANNEXE A

N^o 69. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ DANS LE ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE ROYAUME-UNI ET LA TURQUIE. SIGNÉ A ANKARA, LE 12 FÉVRIER 1946¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT LE TABLEAU II DE L'ANNEXE A L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. ANKARA, 17 MAI 1951

Textes officiels anglais et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

I

Le Ministre des affaires étrangères de Turquie au Chargé d'affaires de Sa Majesté à Ankara

Ankara, le 17 mai 1951

M. le Chargé d'Affaires,

J'ai l'honneur de vous informer que bien que la Convention de Services Aériens entre le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signée à Ankara le 12 février 1946¹, se rapporte à l'établissement de communications aériennes directes entre la Turquie et le Royaume-Uni, le Gouvernement Turc propose qu'en vertu de l'article 8 de la Convention précitée, la liste II de l'Annexe soit modifiée par l'inclusion de la route suivante :

Istanbul et/ou Ankara—Nicosie—Beyrouth et/ou Damas—Le Caire,

étant entendu que des arrêts seront faits aux points intermédiaires sur cette route.

Si la proposition susmentionnée convient au Gouvernement du Royaume-Uni, j'ai l'honneur de suggérer que la présente Note et votre réponse à cet effet soient considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements entrant en vigueur à partir de ce jour. Dans ce cas la ligne aérienne désignée par le Gouvernement Turc pour la route en question sera les Lignes Aériennes de l'État.

J'ai, etc.

Fuad KÖPRÜLÜ

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 6, p. 79, et vol. 35, p. 364.

² Entré en vigueur le 17 mai 1951, par l'échange desdites notes.

II

His Majesty's Chargé d'Affaires at Ankara to the Turkish Minister of Foreign Affairs

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's Note of to-day's date, the text of which reads as follows :—

[See note I]

2. In reply I have the honour to inform your Excellency that the proposal contained in your Note is acceptable to the Government of the United Kingdom and that your Note and this reply will be regarded as constituting an agreement between our two Governments which shall come into force with effect from to-day.

3. I also have the honour to inform you that the competent authorities of the United Kingdom grant the Turkish State Airlines the appropriate permission provided for in Article 2 of the Air Services Agreement.

I have, &c.

David Scott Fox

III

His Majesty's Embassy at Ankara to the Turkish Ministry of Foreign Affairs

BRITISH EMBASSY IN TURKEY

On the occasion of the Exchange of Notes of to-day's date amending the Air Services Agreement signed at Ankara on 12th February, 1946, between His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Turkey, His Majesty's Embassy, on the instructions of His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, has the honour to request the Ministry for Foreign Affairs to be so good as to confirm that the Turkish Government share the understanding of His Majesty's Government in the following inatter.

2. The grant by the Turkish Authorities to Cyprus Airways of the right to operate an air service on the route Nicosia—Ankara—Istanbul does not constitute full reciprocity for the grant by the United Kingdom Authorities to the Turkish State Airline of the right to operate a service not only from Turkey to Nicosia but also from Turkey to Nicosia and beyond. The route in question is Istanbul and/or Ankara—Nicosia—Beirut and/or Damascus—Cairo.

3. His Majesty's Government understand that, in consideration of this, when the Turkish Government designate an airline for the purpose of operating an air service

II

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Le Chargé d'affaires de Sa Majesté à Ankara au Ministre des affaires étrangères de Turquie

Le 17 mai 1951

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour, dont la teneur suit :

[Voir note I]

2. J'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence, en réponse que le Gouvernement du Royaume-Uni accepte la proposition qui figure dans sa note et considérera cette note et la présente réponse comme constituant entre nos deux Gouvernements un accord entrant en vigueur ce jour.

3. J'ai également l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que les autorités compétentes du Royaume-Uni accordent aux Lignes aériennes de l'État turc l'autorisation prévue à l'article 2 de l'Accord relatif aux services de transports aériens.

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

David Scott Fox

III

[TRADUCTION — TRANSLATION]

L'Ambassade de Sa Majesté à Ankara au Ministère des affaires étrangères de Turquie

AMBASSADE DE GRANDE-BRETAGNE EN TURQUIE

D'ordre du principal Secrétaire d'État de Sa Majesté pour les affaires étrangères, l'Ambassade de Sa Majesté a l'honneur, à l'occasion de l'échange de notes en date de ce jour modifiant l'Accord relatif aux services de transports aériens signé le 12 février 1946 à Ankara par le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République turque, de prier le Ministère des affaires étrangères de bien vouloir confirmer que le Gouvernement turc partage a manière de voir du Gouvernement de Sa Majesté au sujet de ce qui suit.

2. Le droit accordé par les autorités turques à la compagnie Cyprus Airways, qui vise l'exploitation d'un service aérien sur la route Nicosie-Ankara-Istanbul, ne représente pas la contrepartie intégrale du droit accordé par les autorités du Royaume-Uni aux Lignes aériennes de l'État turc, qui vise l'exploitation d'un service, non seulement de Turquie à Nicosie, mais également de Turquie à Nicosie et au-delà. La route en question est la suivante : Istanbul et/ou Ankara—Nicosie—Beyrouth et/ou Damas—Le Caire.

3. Le Gouvernement de Sa Majesté considère qu'il est entendu, dans ces conditions, que, lorsque le Gouvernement turc désignera une entreprise pour exploiter un service

between Turkey and the United Kingdom (as provided for in Schedule II to the Annex to the Air Services Agreement referred to above) the Turkish Authorities will, before such a service is started, consult with the United Kingdom Authorities with a view to finding a means of according to one or more airlines designated by His Majesty's Government rights fully equivalent to those granted to the Turkish State Airline beyond Cyprus.

Ankara, 17th May, 1951.

IV

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

The Turkish Ministry of Foreign Affairs to His Majesty's Embassy at Ankara

The Ministry of Foreign Affairs has the honour to acknowledge the receipt of the *Note Verbale* dated 17th May, 1951, from His Majesty's Embassy and to confirm that the Government of the Republic of Turkey share the view of His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland as to the course of action proposed in the Embassy's *Note Verbale* with a view to assuring in the future full reciprocity in the exercise of traffic rights by the designated airlines of the two countries.

Ankara, 17th May, 1951.

¹ Translation by the Government of the United Kingdom.

² Traduction du Gouvernement du Royaume-Uni.

aérien entre la Turquie et le Royaume-Uni (ainsi qu'il est prévu au tableau II de l'annexe à l'Accord précité relatif aux services de transports aériens), les autorités turques, avant la mise en exploitation du service, se consulteront avec les autorités du Royaume-Uni en vue de faire en sorte qu'une ou plusieurs entreprises désignées par le Gouvernement de Sa Majesté bénéficient de droits pleinement équivalents à ceux qui sont accordés aux Lignes aériennes de l'État turc au-delà de Chypre.

Ankara, le 17 mai 1951.

IV

Le Ministre des affaires étrangères de Turquie au Chargé d'affaires de Sa Majesté à Ankara

Le Ministère des Affaires Étrangères a l'honneur d'accuser réception de la Note Verbale de l'Ambassade de Sa Majesté en date du 17 mai 1951 et de confirmer que le Gouvernement de la République de Turquie partage la manière de voir du Gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en ce qui concerne les dispositions prévues dans la Note Verbale de l'Ambassade pour assurer à l'avenir une entière réciprocité dans l'exercice des droits de navigation par les lignes aériennes désignées des deux pays.

Ankara, le 17 mai 1951.

No. 995. PAYMENTS AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE UNITED KINGDOM AND OF THE REPUBLIC OF CHILE. SIGNED AT SANTIAGO, ON 24 JUNE 1948¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² EXTENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SANTIAGO, 18 AND 23 JUNE 1951

Official texts: English and Spanish.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 26 October 1951.

I

Chilean Commercial Policy Department to His Majesty's Ambassador at Santiago

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

[TRANSLATION³ — TRADUCTION⁴]

Santiago, 18 de junio de 1951

Santiago, 18th June, 1951

Señor Embajador :

Sir,

El Acuerdo de Pagos entre Chile y Gran Bretaña, firmado en Santiago el 24 de junio de 1948, requiere, en virtud de lo expresado en su artículo duodécimo, el mútuo consentimiento de las Altas Partes contratantes para su prolongación.

En consecuencia, tengo la honra de proponerla a Vuestra Exceclencia, ya que sin su consentimiento expreso dicho Acuerdo dejaría de regir el 24 de junio del año en curso.

La respuesta afirmativa de Vuestra Excelencia a esta comunicación prolongará la vigencia del Acuerdo, que continuará en vigor ininterrumpidamente por otro periodo de tres años, salvo caso que uno de los Gobiernos contratantes resolviera denunciarlo o introducir de común acuerdo, alguna modificación.

Aprovecho, &c.

H. WALKER LARRAÍN

The Payments Agreement between Chile and Great Britain, signed in Santiago on 24th June, 1948,¹ by virtue of the terms of Article 12, requires the mutual consent of the High Contracting Parties for its extension.

I therefore have the honour to propose such a measure to your Excellency, as without your specific consent the Agreement in question ceases to be in force as from 24th June of the present year.

Your Excellency's affirmative reply to this communication will extend the validity of the Agreement which will continue uninterruptedly in force for another three-year term, except in so much as one of the Governments concerned should decide to terminate it, or by mutual consent introduce some amendment thereto.

I avail, &c.

H. WALKER LARRAÍN

¹ United Nations, Vol. 77, p. 113.

² Came into force on 23 June 1951, by the exchange of the said notes.

³ Translation by the Government of the United Kingdom.

⁴ Traduction du Gouvernement du Royaume-Uni.

II

His Majesty's Ambassador at Santiago to the Chilean Minister for Foreign Affairs

BRITISH EMBASSY

Santiago, 23rd June, 1951

Your Excellency,

I have the honour to refer to Señor Horacio Walker Larraín's Note No. 05827 of 18th June proposing that the Payments Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Chile, signed in Santiago on 24th June, 1948, should continue for a period of three years from 24th June of this year.

2. I am instructed by my Government to inform your Excellency of its agreement to your Government's proposal for the extension of the validity of the Agreement for another three year term unless one Contracting Government decides to terminate it in accordance with its terms or it is modified by mutual consent.

3. I avail, &c.

C. B. JERRAM

III

The Chilean Minister for Foreign Affairs to His Majesty's Ambassador at Santiago

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Santiago, 23 de junio de 1951

Señor Embajador :

Tengo el honor de acusar recibo de la Nota N° 15 de Vuestra Excelencia, fechada el 23 de junio del año en curso, que dice lo siguiente :

« Con referencia a la Nota N° 05827 del Señor Horacio Walker Larraín, fechada el 18 de junio, proponiendo que el Convenio de Pagos entre el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Gobierno de la República de Chile, firmado en Santiago el 24 de junio de 1948, sea prolongado por otros tres años, a contar desde el 24 de junio del presente año.

« 2. Tengo instrucciones de mi Gobierno para expresar su acuerdo con la proposición de Vuestra Excelencia a fin de que la validez del Convenio se prolongue por otros tres años, salvo el caso que una de las Altas Partes Contratantes resolviese terminarlo en conformidad con los términos del mismo Convenio, o modificarlo, de común acuerdo.

« 3. Aprovecho, &c.

Cecil Bertrand Jerram. »

De acuerdo con lo expresado en la Nota que antecede que coincide con la proposición hecha por este Ministerio para prolongar el Convenio en referencia, confirmo el asentimiento del Gobierno de Chile con todo lo expresado por Vuestra Excelencia en su Nota N° 15, fechada el 23 de junio en curso, que contesto.

Aprovecho, &c.

Eduardo YRARRÁZVAL CONCHA

N° 995

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

Santiago, 23rd June, 1951

Mr. Ambassador,

I have the honour to acknowledge receipt of your Excellency's Note No. 15, dated 23rd June of this year, stating as follows:—

[*See note II*]

In accordance with the contents of the foregoing Note, which coincides with the proposal made by this Ministry to extend the Agreement referred to, I confirm the concurrence of the Government of Chile with all that was stated in your Excellency's Note No. 15 dated 23rd June to which I am replying.

I avail, &c.

Eduardo YRARRÁZVAL CONCHA

¹ Translation by the Government of the United Kingdom.

² Traduction du Gouvernement du Royaume-Uni.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 995. ACCORD DE PAIEMENT ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI. SIGNÉ A SANTIAGO, LE 24 JUIN 1948¹.

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² PROROGANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.
SANTIAGO, 18 ET 23 JUIN 1951

Textes officiels anglais et espagnol.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 26 octobre 1951.

I

Le Département de la politique commerciale du Chili à l'Ambassadeur de Sa Majesté à Santiago

Santiago, le 18 juin 1951

Monsieur l'Ambassadeur,

Aux termes de l'article XII de l'Accord de paiement que le Chili et la Grande-Bretagne ont signé à Santiago le 24 juin 1948, la prorogation dudit Accord nécessite le consentement mutuel des Hautes Parties contractantes.

En conséquence, j'ai l'honneur de proposer à Votre Excellence une telle prorogation, étant donné qu'à défaut de son consentement exprès l'Accord en question cessera d'être en vigueur à compter du 24 juin de l'année en cours.

Une réponse affirmative de Votre Excellence à la présente communication aura pour effet de prolonger la durée de validité de l'Accord, qui demeurera en vigueur, sans interruption, pour une nouvelle période de trois ans, à moins que l'un des Gouvernements contractants ne décide de le dénoncer ou d'y apporter, de commun accord avec l'autre, une modification quelconque.

Je saisis, etc.

H. WALKER LARRAÍN

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 77, p. 113.

² Entré en vigueur le 23 juin 1951, par l'échange desdites notes.

II

L'Ambassadeur de Sa Majesté à Santiago au Ministre des relations extérieures du Chili

AMBASSADE DE GRANDE-BRETAGNE

Santiago, le 23 juin 1951

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à la note n° 05827 en date du 18 juin, dans laquelle M. Horacio Walker Larraín propose que l'Accord de paiement entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République du Chili, signé le 24 juin 1948 à Santiago, soit prorogé pour une nouvelle période de trois ans à compter du 24 juin de l'année en cours.

2. Mon Gouvernement m'a chargé de faire savoir à Votre Excellence qu'il donne son agrément à la proposition du Gouvernement de Votre Excellence tendant à prolonger la durée de validité de l'Accord pour une nouvelle période de trois ans, à moins que l'un des Gouvernements contractants ne décide de le dénoncer conformément à ses dispositions ou qu'il ne soit modifié de commun accord.

Je saisis, etc.

C. B. JERRAM

III

Le Ministre des relations extérieures du Chili à l'Ambassadeur de Sa Majesté à Santiago

Santiago, le 23 juin 1951

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note n° 15 de Votre Excellence, en date de ce jour, qui se lit comme suit :

[Voir note II]

Conformément aux termes de la note reproduite ci-dessus, qui coïncident avec ceux de la proposition que mon Ministère a faite en vue de proroger l'Accord en question, j'ai l'honneur de confirmer que le Gouvernement du Chili donne son assentiment à toutes les énonciations de la note n° 15 de Votre Excellence en date du 23 juin à laquelle je répons.

Je saisis, etc.

Eduardo YRARRAZAVAL CONCHA

No. 1264. DECLARATION ON THE CONSTRUCTION OF MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES. SIGNED AT GENEVA, ON 16 SEPTEMBER 1950¹

N° 1264. DÉCLARATION SUR LA CONSTRUCTION DE GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL. SIGNÉE A GENÈVE, LE 16 SEPTEMBRE 1950¹

ADDITIONS AND MODIFICATIONS TO ANNEX I

ADJONCTIONS ET MODIFICATIONS
À L'ANNEXE I

Official texts: English and French.

Textes officiels anglais et français.

Registered ex officio on 25 October 1951.

Enregistrées d'office le 25 octobre 1951.

The following modifications, proposed by the Governments of Norway and Sweden, were adopted by the Subcommittee on Road Transport, Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe, in its resolution No. 35 of 2 July 1951.

Les modifications ci-jointes, proposées par les Gouvernements de la Norvège et de la Suède, ont été adoptées par le Sous-Comité des transports routiers, Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, dans sa résolution n° 35 du 2 juillet 1951.

In that resolution it was provided that these modifications were to be made to Annex I of the Declaration provided that no formal reservation was made within a period of fifteen days from 2 July 1951 by the duly authorized representatives of the five countries (Belgium, France, Luxembourg, Netherlands and United Kingdom) signatories to the said Declaration. No objections having been presented during the prescribed period, these modifications have been considered as definitively adopted.

Dans cette résolution, il était prévu que ces modifications seraient apportées à l'annexe I de la Déclaration à condition qu'aucune réserve formelle n'ait été formulée dans un délai de quinze jours à dater du 2 juillet 1951 par les représentants dûment autorisés des cinq pays (Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Royaume-Uni) signataires de ladite Déclaration. Aucune objection n'ayant été présentée dans le délai fixé, ces modifications ont été considérées comme définitivement adoptées.

E6 To end at LEVANGER (i.e., delete road north of LEVANGER to SKIBOTTEN)

E6 Se termine à LEVANGER (ce qui signifie qu'il y a lieu de supprimer de la liste la route qui de LEVANGER va à SKIBOTTEN au nord)

E18 Change KRISTIANSUND to KRISTIANSAND
Change LINKÖPING to KÖPING
Delete HORTEN

E18 Changer KRISTIANSUND en KRISTIANSAND
Changer LINKÖPING en KÖPING
Changer CARLSTAD en KARLSTAD*
Supprimer HORTEN

E68 Substitute NYSTUA for TYIN

E68 Remplacer TYIN par NYSTUA

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 92, p. 91, et vol. 104, p. 352.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 92, p. 91, et vol. 104, p. 352.

* En français seulement.

E77 Delete roads : SKIBOTTEN to Finnish border and KARESUANDO to HAPARANDA

E78 Substitute TORNIO for HAPARANDA

E77 Supprimer les routes allant de SKIBOTTEN à la frontière finlandaise et de KARESUANDO à HAPARANDA

E78 Remplacer HAPARANDA par TORNIO

No. 1405. NORTH ATLANTIC OCEAN WEATHER STATIONS AGREEMENT.¹ SIGNED AT LONDON, ON 12 MAY 1949

N° 1405. ACCORD¹ SUR LES STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES FLOTTANTES DE L'ATLANTIQUE DU NORD. SIGNÉ A LONDRES, LE 12 MAI 1949

ACCEPTANCES

Instruments deposited with the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization on :

27 June 1951
DENMARK

31 July 1951
BELGIUM

Certified statement relating to the above-mentioned acceptances was registered by the International Civil Aviation Organization on 23 October 1951.

ACCEPTATIONS

Instruments déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale le :

27 juin 1951
DANEMARK

31 juillet 1951
BELGIQUE

La déclaration certifiée relative aux acceptations susmentionnées a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 23 octobre 1951.

¹United Nations, *Treaty Series*, Vol. 101, p. 91.

¹Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 101, p. 91.