

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Treaty Series

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

VOLUME 35

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 35

1949

I. Nos. 547-563

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered on 7 September 1949*

	<i>Page</i>
No. 547. Ethiopia and Pakistan:	
Provisional Agreement relating to air services (with exchange of telegrams). Signed on 1 December 1948.	3
No. 548. India and Ethiopia:	
Exchange of notes constituting an agreement relating to a temporary authorization for the operation of an Ethiopian air service between Addis Ababa and Bombay. Addis Ababa, 6 January 1949, and New Delhi, 7 June 1949.	13
No. 549. Australia and Pakistan:	
Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at Karachi, on 3 June 1949.	23
No. 550. Pakistan and Norway:	
Agreement relating to air services (with annex). Signed at Karachi, on 23 June 1949.	49
No. 551. Netherlands and Switzerland:	
Provisional Agreement relating to air services (with annex). Signed at Berne, on 7 March 1949.	69

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

VOLUME 35

1949

I. Nos 547-563

TABLE DES MATIERES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés le 7 septembre 1949*

	<i>Pages</i>
N° 547. Ethiopie et Pakistan:	
Accord provisoire relatif aux services aériens (avec échange de télégrammes). Signé le 1er décembre 1948.....	3
N° 548. Inde et Ethiopie:	
Echange de notes constituant un accord relatif à l'autorisation temporaire d'exploiter un service aérien éthiopien entre Addis-Abéba et Bombay. Addis-Abéba, 6 janvier 1949, et New-Delhi, 7 juin 1949	13
N° 549. Australie et Pakistan:	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Karachi, le 3 juin 1949.....	23
N° 550. Pakistan et Norvège:	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Karachi, le 23 juin 1949.....	49
N° 551. Pays-Bas et Suisse:	
Accord provisoire relatif aux lignes aériennes (avec annexe). Signé à Berne, le 7 mars 1949.....	69

	<i>Page</i>
No. 552. India and Australia:	
Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at New Delhi, on 11 July 1949.....	83
No. 553. Philippines and Pakistan:	
Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at Karachi, on 16 July 1949.....	111
No. 554. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Ceylon:	
Agreement for air services between and beyond their respective terri- tories (with schedule and exchange of letters). Signed at Colombo, on 5 August 1949.....	137
No. 555. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Greece:	
Agreement for air services in Europe (with annex and exchange of notes). Signed at Athens, on 26 November 1945.	
Exchange of notes modifying the above-mentioned agreement. Athens, 21 February 1947.....	161
No. 556. France and Portugal:	
Agreement on air transport between French and Portuguese territories (with annex). Signed at Lisbon, on 30 April 1946.....	197
No. 557. Sweden and Ireland:	
Exchange of notes constituting an agreement relating to air transport. Dublin, 29 May 1946.....	229
No. 558. Sweden and Portugal:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Lisbon, on 6 March 1947	243

	<i>Pages</i>
N° 552. Inde et Australie:	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à New-Delhi, le 11 juillet 1949.....	83
N° 553. Philippines et Pakistan:	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Karachi, le 16 juillet 1949.....	111
N° 554. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Ceylan:	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà desdits territoires (avec annexe et échange de lettres). Signé à Colombo, le 5 août 1949.....	137
N° 555. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Grèce:	
Accord relatif aux services aériens en Europe (avec annexe et échange de notes). Signé à Athènes, le 26 novembre 1945.	
Echange de notes modifiant l'accord susmentionné. Athènes, 21 février 1947	161
N° 556. France et Portugal:	
Accord relatif aux transports aériens entre les territoires français et portugais (avec annexe). Signé à Lisbonne, le 30 avril 1946.	197
N° 557. Suède et Irlande:	
Echange de notes constituant un accord relatif aux transports aériens. Dublin, 29 mai 1946.....	229
N° 558. Suède et Portugal:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Lisbonne, le 6 mars 1947.....	243

	<i>Page</i>
No. 559. Czechoslovakia and Switzerland:	
Provisional Agreement regarding air services (with annex). Signed at Berne, on 10 September 1947.....	273
 No. 560. Greece and Denmark:	
Agreement relating to the operation of regular air services (with annex). Signed at Athens, on 14 November 1947.....	293
 No. 561. Denmark and Ireland:	
Exchange of notes constituting an agreement relating to air transport. Dublin, 18 November 1947.....	307
 No. 562. Pakistan and Burma:	
Exchange of letters constituting an agreement regarding operation of air services by Orient Airways, Ltd., on the route Chittagong-Akyab-Rangoon, 20 September, 17 October and 18 November 1947	321
 No. 563. Denmark and Portugal:	
Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Lisbon, on 15 December 1947.....	327
 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 modifying the annex to the above-mentioned agreement. Ankara, 29 March and 1 April 1948	362

	<i>Pages</i>
N° 559. Tchécoslovaquie et Suisse:	
Accord provisoire sur les lignes aériennes (avec annexe). Signé à Berne, le 10 septembre 1947.....	273
N° 560. Grèce et Danemark:	
Accord relatif à l'exploitation de lignes de communication aérienne régulière (avec annexe). Signé à Athènes, le 14 novembre 1947..	293
N° 561. Danemark et Irlande:	
Echange de notes constituant un accord relatif aux transports aériens. Dublin, 18 novembre 1947.....	307
N° 562. Pakistan et Birmanie:	
Echange de lettres constituant un accord relatif à l'exploitation de services aériens par la compagnie Orient Airways, Ltd., sur la route Chittagong-Akyab-Rangoon. 20 septembre, 17 octobre et 18 no- vembre 1947	321
N° 563. Danemark et Portugal:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Lisbonne, le 15 décembre 1947.....	327
 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:	
Echange de notes constituant un accord modifiant l'annexe à l'accord susmentionné. Ankara, 29 mars et 1er avril 1948.....	362

	<i>Page</i>
No. 162. Agreement between the Government of the United Kingdom and the Royal Swedish Government relating to air services. Signed at London, on 27 November 1946:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the above-mentioned agreement. London, 2 December 1947 and Stockholm, 19 December 1947.....	365
No. 296. Agreement on most-favoured-nation treatment for areas of Western Germany under military occupation. Signed at Geneva, on 14 September 1948:	
Signature by the Dominican Republic.....	368
Note	369

	<i>Pages</i>
N° 162. Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement royal de Suède relatif à des services de transports aériens. Signé à Londres, le 27 novembre 1946:	
Echange de notes constituant un accord modifiant l'annexe à l'accord susmentionné. Londres, 2 décembre 1947, et Stockholm, 19 décembre 1947	365
N° 296. Accord concernant l'application de la clause de la nation la plus favorisée aux zones de l'Allemagne occidentale soumises à l'occupation militaire. Signé à Genève, le 14 septembre 1948:	
Signature par la République Dominicaine.....	368
Note	369

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

on 7 September 1949

Nos. 547 to 563

Traités et accords internationaux

enregistrés

le 7 septembre 1949

N^{os} 547 à 563

No. 547

**ETHIOPIA
and
PAKISTAN**

**Provisional Agreement relating to air services (with
exchange of telegrams). Signed on 1 December 1948**

*English official text communicated by the Secretary-General of the International
Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September
1949.*

**ETHIOPIE
et
PAKISTAN**

**Accord provisoire relatif aux services aériens (avec
échange de télégrammes). Signé le 1er décembre 1948**

*Texte officiel anglais communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation
de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre
1949.*

No. 547. PROVISIONAL AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF PAKISTAN AND ETHIOPIA RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED ON 1 DECEMBER 1948

TEMPORARY AUTHORISATION FOR THE OPERATION OF AN ETHIOPIAN AIR SERVICE BETWEEN ADDIS ABABA, KARACHI AND BEYOND TO BOMBAY

As it is the intention of both the Governments of Pakistan and Ethiopia to conclude bilateral air transport agreement for the establishment of air services between their respective territories and as both the Governments have ratified the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944,² and shall operate the air services in accordance with the principles of that Convention they come to the following provisional temporary agreement pending the negotiation of a regular agreement. This provisional agreement too, is subject to ratification by both the Governments which will be effected by exchange of telegrams.

The Government of Pakistan are prepared to authorize provisionally the operation by an airline designated by the Government of Ethiopia of a scheduled air service from Addis Ababa to Karachi and beyond to Bombay *via* Aden and Masirah subject to the terms and conditions set out in this note. This agreement is reciprocal in character and the Government of Ethiopia shall grant similar reciprocal rights for the operation by an airline designated by the Government of Pakistan for air services on routes to, from and across Ethiopian territory to be mutually agreed to at a later date.

The air services authorized to be operated by the designated operators of the Government of Ethiopia and the scheduled landings authorized in Pakistan territory are as under:—

A service not more than three times a month in each direction between Addis Ababa and Karachi and beyond with a scheduled landing at Karachi Airport.

¹ Came into force on 28 January 1949, by an exchange of telegrams.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 547. ACCORD¹ PROVISOIRE ENTRE LES GOUVERNEMENTS DU PAKISTAN ET DE L'ETHIOPIE RELATIF AUX SERVICES AERIENS. SIGNE LE 1^{er} DECEMBRE 1948

AUTORISATION TEMPORAIRE D'EXPLOITER UN SERVICE AÉRIEN ÉTHIOPIEN ENTRE ADDIS-ABÉBA ET KARACHI, ET AU-DELÀ JUSQU'À BOMBAY

Le Gouvernement du Pakistan et le Gouvernement de l'Éthiopie, se proposant de conclure un accord bilatéral relatif aux transports aériens, en vue de l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs, et ayant l'un et l'autre ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944², soucieux d'autre part d'exploiter ces services aériens conformément aux principes énoncés dans ladite Convention, ont conclu l'accord temporaire et provisoire ci-après, en attendant de pouvoir négocier un accord définitif. Avant d'entrer en vigueur, le présent accord provisoire devra être ratifié par les deux Gouvernements intéressés, cette ratification devant prendre la forme d'un échange de télégrammes.

Le Gouvernement du Pakistan est disposé à autoriser, à titre provisoire, l'exploitation par une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de l'Éthiopie, d'un service aérien régulier entre Addis-Abéba et Karachi, et au-delà jusqu'à Bombay, via Aden et Masirah, sous réserve que ce service sera exploité conformément aux conditions énoncées dans la présente note. Le présent accord a un caractère de réciprocité et le Gouvernement de l'Éthiopie accordera de son côté, à une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Pakistan, des droits de même nature pour l'exploitation, sur des routes à destination et en provenance du territoire éthiopien et traversant ce territoire, de services aériens dont il sera convenu ultérieurement d'un commun accord.

Les services aériens que l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Éthiopie est autorisée à exploiter et les atterrissages réguliers autorisés sur le territoire du Pakistan sont les suivants :

Un service trois fois par mois au plus dans chaque sens entre Addis-Abéba et Karachi et au-delà, avec atterrissage régulier à l'aéroport de Karachi.

¹ Entré en vigueur le 28 janvier 1949, par échange de télégrammes.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

The Ethiopian Air Line will be entitled to set down and pick up traffic to and from Pakistan but it shall not be entitled to pick up or set down at Karachi traffic destined for or originating from Bombay.

The Ethiopian Air Line before commencing operations shall supply to the Director-General of Civil Aviation, Pakistan, copies of time-tables and tariff schedules and shall generally keep the Director-General informed with regard to the operation of the air service and any change in time-table or tariffs.

The rates to be charged for carriage to and from Pakistan by Ethiopian air service shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including economic operation, reasonable profit, differences of characteristic of service (including standards of speed and accommodation) rates charged by other airlines operating on the same route or section thereof, the relevant rates adopted by the International Air Transport Association and shall be subject to the approval by the Government of Pakistan. The Government of Pakistan reserve the right to withdraw the temporary authority if they are not satisfied that the Ethiopian Air Service has taken all reasonable steps to comply with these conditions.

The Ethiopian air service to be designated by the Government of Ethiopia shall furnish to the Director-General of Civil Aviation, Pakistan, monthly a statement showing the services operated to and from Pakistan and the traffic carried and the origin and destination of such traffic.

The Ethiopian air service shall use aircraft and employ personnel fulfilling all international requirements and the company's servants and agents shall comply with the laws and regulations in force in Pakistan relating to entry, departure, navigation and operation of aircraft and their equipment and to the entry and departure of passengers, crew or cargo of aircraft and shall satisfy the Director-General of Civil Aviation, Pakistan as and when required that they are qualified to do so.

Provisions of this Agreement shall apply on a reciprocal basis to any line that may be designated by the Government of Pakistan to operate an air service between Pakistan and Ethiopia during the period of this temporary agreement.

L'entreprise de transports aériens éthiopienne sera autorisée à décharger et à charger des passagers, des marchandises et du courrier à destination et en provenance du Pakistan, mais non à charger ou à décharger à Karachi des passagers, des marchandises ou du courrier à destination ou en provenance de Bombay.

Avant de commencer l'exploitation de ses services, l'entreprise de transports aériens éthiopienne fournira au Directeur général de l'aviation civile du Pakistan des exemplaires de ses horaires et tarifs et, d'une manière générale, tiendra le Directeur général informé de ce qui touche l'exploitation du service aérien ainsi que de toute modifications apportées aux horaires ou aux tarifs.

Les tarifs applicables aux transports à destination et en provenance du Pakistan effectués par le service aérien éthiopien seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, tels que les conditions d'une exploitation économique, la réalisation d'un bénéfice normal, les différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) ainsi que les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens exploitant la même route ou une section de celle-ci, et les tarifs adoptés en la matière par l'Association du transport aérien international; les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation du Gouvernement du Pakistan. Le Gouvernement du Pakistan se réserve le droit de retirer l'autorisation temporaire d'exploitation s'il estime que le service aérien éthiopien n'a pas pris toutes les mesures utiles pour remplir les conditions prévues.

Le service aérien éthiopien qui sera désigné par le Gouvernement de l'Éthiopie devra communiquer au Directeur général de l'aviation civile du Pakistan un état mensuel des services exploités à destination et en provenance du Pakistan comprenant une liste des passagers, des marchandises et du courrier transportés, avec l'indication de leur provenance et de leur destination.

Le service aérien éthiopien utilisera des aéronefs et emploiera un personnel qui remplissent les conditions internationales requises; les employés et agents de la compagnie devront se conformer aux lois et règlements en vigueur au Pakistan relatifs à l'entrée, la sortie, la navigation, la manœuvre et l'équipement des aéronefs, et à l'entrée et la sortie des passagers, de l'équipage et de la cargaison des aéronefs, et ils devront prouver au Directeur général de l'aviation civile du Pakistan qu'ils remplissent les conditions requises, lorsque le Directeur le demandera et de la manière qu'il fixera.

Les dispositions du présent accord s'appliqueront suivant le principe de réciprocité à toute entreprise de transports aériens que pourra désigner le Gouvernement du Pakistan pour exploiter un service aérien entre le Pakistan et l'Éthiopie pendant la durée du présent accord provisoire.

In respect of customs duty, levies and other charges, the provisions of the Chicago Convention shall apply.

The inclusion or exclusion of any particular provision in this Agreement shall in no way prejudice the terms of any agreement which may be negotiated subsequently between the two Governments.

This authority shall remain in force for a period of six calendar months from the date of ratification of this temporary agreement by both the Governments or until a permanent agreement is concluded whichever is earlier.

The acceptance of the conditions contained in this note shall be acknowledged on behalf of the Government of Ethiopia and the name of the air line designated to operate the service intimated to the Government of Pakistan. On receiving the intimation of ratification by the Government of Ethiopia, the Agreement shall be submitted to the Government of Pakistan for their acceptance and if accepted intimation to that effect will be given to the Government of Ethiopia. Similarly if any changes are made or considered desirable, intimation shall be given to the Government of Ethiopia.

This authority together with the acceptance thereof shall be registered with the International Civil Organisation by the Government of Pakistan.

Les dispositions de la convention de Chicago seront applicables en ce qui concerne les droits de douane, redevances et autres taxes.

Le fait qu'une disposition particulière figure ou ne figure pas dans le présent accord n'aura aucunement valeur de précédent en ce qui concerne les clauses de tout accord que les deux Gouvernements pourraient ultérieurement négocier entre eux.

La présente autorisation restera en vigueur pendant six mois civils à compter de la ratification du présent accord temporaire par les deux Gouvernements, ou jusqu'à la conclusion d'un accord définitif, si celle-ci intervient antérieurement.

Le Gouvernement de l'Ethiopie notifiera son acceptation des conditions stipulées dans la présente note et indiquera au Gouvernement du Pakistan la raison sociale de l'entreprise de transports aériens qu'il aura désignée pour l'exploitation du service aérien. Lorsque le Gouvernement de l'Ethiopie aura fait savoir qu'il a ratifié le présent accord, celui-ci sera soumis au Gouvernement du Pakistan pour acceptation et, s'il est accepté, le Gouvernement de l'Ethiopie en sera informé. De même, le Gouvernement de l'Ethiopie sera informé des modifications qu'il paraîtrait souhaitable d'apporter au présent accord, ou qui y seraient apportées.

La présente autorisation, ainsi que son acceptation, devront être enregistrées par le Gouvernement du Pakistan auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EXCHANGE OF TELEGRAMS

I

*Telegram from the Government of Ethiopia to the Government of Pakistan,
Ministry of Foreign Affairs, Karachi, dated 9 December 1948*

REFERENCE INITIALED TEMPORARY AUTHORISATION AIR SERVICE ADDIS ABABA
KARACHI DATED FIRST DECEMBER STOP MINISTRY FOREIGN AFFAIRS REQUEST
AGREEMENT BE CONSIDERED IN FORCE STOP ETHIOPIAN AIRLINES PROPOSE INITI-
ATE SERVICE ARRIVING KARACHI EIGHT JANUARY AND FIRST AND THIRD SATUR-
DAYS THEREAFTER STOP SCHEDULES AND TARIFFS BEING COMMUNICATED
DIRECTOR CIVIL AVIATION STOP PLEASE CONFIRM

AFGERES

II

*Telegram No.D.456-0/49, dated 25/28 January 1949, from the Government of
Pakistan, Ministry of Foreign Affairs and Commonwealth Relations,
Karachi to Afgeres, Addis Ababa*

YOUR TELEGRAM DATED 9 DECEMBER REGARDING TEMPORARY AUTHORISATION
AIR SERVICE ADDIS ABABA KARACHI STOP GOVERNMENT OF PAKISTAN ACCEPT THE
AGREEMENT

ECHANGE DE TELEGRAMMES

I

Télégramme envoyé par le Gouvernement de l'Ethiopie au Ministère des affaires étrangères du Pakistan à Karachi en date du 9 décembre 1948

RÉFÉRENCE AUTORISATION TEMPORAIRE PARAPHÉE POUR SERVICE AÉRIEN ADDIS-ABEBA KARACHI DATÉE PREMIER DÉCEMBRE STOP MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DEMANDE QUE L'ACCORD SOIT CONSIDÉRÉ COMME EN VIGUEUR STOP ENTREPRISES DE TRANSPORTS AÉRIENS ÉTHIOPIENNES PROPOSENT COMMENCER SERVICE PREMIÈRE ARRIVÉE KARACHI HUIT JANVIER ET ENSUITE PREMIER ET TROISIÈME SAMEDI DU MOIS STOP HORAIRES ET TARIFS COMMUNIQUÉS AU DIRECTEUR AVIATION CIVILE STOP PRIÈRE CONFIRMER

AFGERES

II

Télégramme N° D.456-0/49, en date du 25/28 janvier 1949, du Ministère des affaires étrangères du Pakistan à Karachi, à Afgeres à Addis-Abéba

VOTRE TÉLÉGRAMME EN DATE 9 DÉCEMBRE CONCERNANT AUTORISATION TEMPORAIRE SERVICE AÉRIEN ADDIS-ABÉBA KARACHI STOP GOUVERNEMENT DU PAKISTAN ACCEPTE CET ACCORD

No. 548

**INDIA
and
ETHIOPIA**

Exchange of notes constituting an agreement relating to a temporary authorization for the operation of an Ethiopian air service between Addis Ababa and Bombay. Addis Ababa, 6 January 1949, and New Delhi, 7 June 1949

English official text communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

**INDE
et
ETHIOPIE**

Echange de notes constituant un accord relatif à l'autorisation temporaire d'exploiter un service aérien éthiopien entre Addis-Abéba et Bombay. Addis-Abéba, 6 janvier 1949, et New-Delhi, 7 juin 1949

Texte officiel anglais communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

No. 548. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF INDIA AND ETHIOPIA RELATING TO A TEMPORARY AUTHORIZATION FOR THE OPERATION OF AN ETHIOPIAN AIR SERVICE BETWEEN ADDIS ABABA AND BOMBAY. ADDIS ABABA, 6 JANUARY, AND NEW DELHI, 7 JUNE 1949

I

No. 16F1/10

Addis Ababa, January 6th, 1949

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

The Ministry of Foreign Affairs present their compliments to the Ministry of External Affairs and Commonwealth Relations of the Government of India and have the honour to refer to the latter's note of December 16th No. D.4695-X/48 concerning the draft of a temporary authorization for the operation of air services between Addis Ababa and Bombay as agreed in New Delhi following discussions in that capital on November 26th and 27th.

As indicated in the Ministry's telegrams from Addis Ababa of December 9th and the Ministry's telegram in reply of December 22nd from New Delhi it has been agreed to establish a bi-monthly service between Addis Ababa and Bombay beginning January 8th.

The Ministry now have to communicate their formal acceptance of the draft under reference, initialed copies attached hereto, and to request that a copy similarly initialed in New Delhi be returned for the files of the Ministry and the present exchange of notes with a copy of the agreement as initialed be filed with ICAO in Montreal.

Pursuant to Articles 1 and 7 of the Agreement, Ethiopian Airlines Incorporated, a wholly owned government corporation, are hereby designated as the only airline to operate the service on behalf of Ethiopia. Pursuant to Article 5 a copy of all the services of that airline including the timetables and tariff

¹ Came into force on 6 January 1949, by the exchange of telegrams.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 548. ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹
ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE L'INDE ET DE
L'ETHIOPIE RELATIF A L'AUTORISATION TEMPO-
RAIRE D'EXPLOITER UN SERVICE AERIEN ETHIOPIEN
ENTRE ADDIS-ABEBA ET BOMBAY. ADDIS-ABEBA, 6
JANVIER, ET NEW-DELHI, 7 JUIN 1949

I

N° 16FI/10

Addis-Abéba, le 6 janvier 1949

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments au Ministère des affaires extérieures et des relations du Commonwealth du Gouvernement de l'Inde et a l'honneur de se référer à la note de ce dernier n° D.4695-X/48, en date du 16 décembre, relative à un projet d'autorisation temporaire d'exploitation de services aériens entre Addis-Abéba et Bombay, conformément à l'accord auquel ont abouti, à New-Delhi, les conversations qui ont eu lieu dans cette capitale, les 26 et 27 novembre.

Comme l'indique le télégramme ministériel du 9 décembre expédié d'Addis-Abéba et la réponse adressée de New-Delhi le 22 décembre par télégramme ministériel, il a été convenu de mettre en exploitation, à partir du 8 janvier, un service bimensuel entre Addis-Abéba et Bombay.

Le Ministère des affaires étrangères a l'honneur de communiquer son acceptation formelle du projet en question, dont des exemplaires paraphés sont joints à la présente, et de demander que lui soit envoyé pour ses archives un exemplaire paraphé à New-Delhi, de manière identique, et que le présent échange de notes ainsi qu'un exemplaire paraphé de l'accord soient déposés au Secrétariat de l'OACI à Montréal.

Conformément aux articles 1 et 7 de l'accord, l'Ethiopian Airlines Incorporated, entreprise dont le Gouvernement a la pleine et entière propriété, est désignée par les présentes comme la seule entreprise de transports aériens qui exploitera le service pour le compte de l'Ethiopie. Conformément à l'article 5,

¹ Entré en vigueur le 6 janvier 1949, par échange de télégrammes.

schedules of the service in question, is attached for the information of the Director General of Civil Aviation in India.

The Ministry of Foreign Affairs avail themselves of this opportunity to renew to the Ministry of External Affairs and Commonwealth Relations of the Government of India the assurances of their highest consideration.

To the Ministry of External Affairs
and Commonwealth Relations
of the Government of India
New Delhi 3

TEMPORARY AUTHORIZATION FOR THE OPERATION OF AN ETHIOPIAN AIR SERVICE
BETWEEN ADDIS ABABA AND BOMBAY

The Government of India authorise provisionally the operation, by an airline designated by the Government of Ethiopia, of a scheduled air service from Addis Ababa to Bombay *via* Aden, Masirah and/or Karachi on the understandings and conditions set out in this note. The Government of Ethiopia hereby grant reciprocal rights for the operation by an airline designated by the Government of India of air services on routes to, from and across Ethiopian territory to be mutually agreed to at a later date:—

2. (1) It is the intention of both Governments to conclude a reciprocal agreement relating to air services between their respective territories.
 - (2) The Governments of India and Ethiopia have ratified the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944.¹
 - (3) The air services will be operated in accordance with the principles of the Convention.
3. The air service authorised to be operated by the Operator designated by the Government of Ethiopia and the scheduled landings authorised in Indian territory are as under:—

A service not more than three times a week in each direction between Addis Ababa and Bombay, with scheduled landings at Bombay Air Port.

¹United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

les renseignements concernant les services de ladite entreprise de transports aériens, notamment les horaires et les tarifs des services en question, figurent dans les pièces jointes, aux fins d'information, à l'intention du Directeur général de l'aviation civile dans l'Inde.

Le Ministère des affaires étrangères saisit l'occasion qui lui est offerte pour renouveler au Ministère des affaires extérieures et des relations du Commonwealth du Gouvernement de l'Inde les assurances de sa très haute considération.

Ministère des Affaires extérieures
et des relations du Commonwealth
du Gouvernement de l'Inde
New-Delhi 3

AUTORISATION TEMPORAIRE D'EXPLOITER UN SERVICE AÉRIEN ÉTHIOPIEN ENTRE
ADDIS-ABÉBA ET BOMBAY

Le Gouvernement de l'Inde autorise provisoirement l'exploitation par une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de l'Éthiopie, d'un service aérien régulier entre Addis-Abéba et Bombay, via Aden, Masirah et/ou Karachi, conformément aux clauses et conditions stipulées dans la présente note. Le Gouvernement de l'Éthiopie accorde par les présentes, à titre de réciprocité, à l'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de l'Inde, le droit d'exploiter des services aériens sur des routes partant du territoire éthiopien, le traversant ou y aboutissant, qui seront convenues de commun accord à une date ultérieure.

2. 1) Les deux Gouvernements ont l'intention de conclure un accord réciproque relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs.
- 2) Le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement de l'Éthiopie ont ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944¹.
- 3) Les services aériens seront exploités conformément aux principes de la Convention.
3. Le service aérien que l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Éthiopie est autorisée à exploiter et les atterrissages réguliers autorisés sur le territoire de l'Inde sont les suivants:

Un service trois fois par semaine au plus dans chaque sens entre Addis-Abéba et Bombay, avec atterrissages réguliers à l'aéroport de Bombay.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

4. The Ethiopian Air line will be entitled to set down and pick up traffic to and from India, provided that it will not be entitled to pick up or set down at Bombay traffic destined for or originating from Karachi.

5. The Ethiopian Air Line before commencing operations will supply to the Director General of Civil Aviation in India copies of timetables and tariff schedules and will generally keep the Director General informed with regard to the operation of the air service and any change in timetables or tariffs.

6. The rates to be charged for carriage to and from India by Ethiopian Air Service shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including economic operation, reasonable profit, differences of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) rates charged by other air lines operating on the route or sections thereof, the relevant rates adopted by the International Air Transport Association and shall be subject to the approval of the two Governments. The Government of India reserve the right to withdraw the authority given in this letter if they are not satisfied that the Ethiopian Air Service have taken all reasonable steps to comply with these conditions.

7. The Ethiopian Air Service to be designated by the Government of Ethiopia shall furnish to the Director General of Civil Aviation in India monthly a statement showing the services operated to and from India and the traffic carried to and from India, and the origin and destination of such traffic.

8. The Ethiopian Air Service shall use aircraft and employ personnel fulfilling all international requirements and the Company's servants and agents shall comply with the laws and regulations in force in India relating to entry, departure, navigation and operation of aircraft and their equipment and to the entry and departure of passengers, crew or cargo of aircraft, and shall satisfy the Director General of Civil Aviation in India, as and when required, that they are qualified to do so.

9. Paragraph 5, 6, 7 and 8 and any other pertinent provisions of this Agreement shall apply on a reciprocal basis to any airline that may be designated by the Government of India to operate an air service between India and Ethiopia during the period of this agreement.

4. L'entreprise de transports aériens éthiopienne sera autorisée à décharger et à charger des passagers, des marchandises et du courrier à destination et en provenance de l'Inde, étant entendu qu'elle ne sera pas autorisée à charger ou à décharger à Bombay des passagers, des marchandises ou du courrier à destination ou en provenance de Karachi.

5. Avant de commencer l'exploitation de ses services, l'entreprise de transports aériens éthiopienne fournira au Directeur général de l'aviation civile dans l'Inde des exemplaires de ses horaires et tarifs, et, d'une manière générale, tiendra le Directeur général informé de ce qui touche l'exploitation du service aérien ainsi que de toutes modifications apportées aux horaires ou aux tarifs.

6. Les tarifs applicables aux transports à destination et en provenance de l'Inde effectués par le Service aérien éthiopien seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, tels que les conditions d'une exploitation économique, la réalisation d'un bénéfice normal, les différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) ainsi que les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens exploitant le même route ou des sections de celle-ci et les tarifs adoptés en la matière par l'Association du transport aérien international; les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des deux Gouvernements. Le Gouvernement de l'Inde se réserve le droit de retirer l'autorisation donnée dans la présente lettre s'il estime que le service aérien éthiopien n'a pas pris toutes les mesures utiles pour remplir les conditions prévues.

7. Le service aérien éthiopien qui sera désigné par le Gouvernement de l'Ethiopie devra communiquer au Directeur général de l'aviation civile dans l'Inde un état mensuel des services exploités à destination et en provenance de l'Inde, comprenant une liste des passagers, des marchandises et du courrier transportés à destination et en provenance de l'Inde, avec l'indication de leur provenance et de leur destination.

8. Le service aérien éthiopien utilisera des aéronefs et emploiera un personnel qui remplissent les conditions internationales requises; les employés et agents de la compagnie devront se conformer aux lois et règlements en vigueur dans l'Inde relatifs à l'entrée, la sortie, la navigation, la manœuvre et l'équipement des aéronefs et à l'entrée et la sortie des passagers, de l'équipage et de la cargaison des aéronefs, et ils devront prouver au Directeur général de l'aviation civile dans l'Inde qu'ils remplissent les conditions requises, lorsque le Directeur le demandera et de la manière qu'il fixera.

9. Les paragraphes 5, 6, 7 et 8 et toutes autres dispositions pertinentes du présent accord s'appliqueront, suivant le principe de réciprocité, à toute entreprise de transports aériens que pourra désigner le Gouvernement de l'Inde pour exploiter un service aérien entre l'Inde et l'Ethiopie pendant la durée du présent accord.

10. In respect of Customs duties and levies, Article 24 of the Chicago Convention shall apply.

11. The inclusion or exclusion of any particular provision in this agreement shall in no way prejudice the terms of any agreement which may be negotiated between the two Governments subsequently.

12. This authority shall remain in force for a period of six calendar months from the date of acceptance of the conditions contained in this letter or until the agreement referred to in paragraph 2 is concluded, whichever is earlier.

This authority, together with the acceptance thereof, will be registered with the International Civil Aviation Organization by the Government of India.

II

BY AIR MAIL
REGISTERED
No. D.3125/49-AFR

MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS

Dated the 7th June, 1949

The Ministry of External Affairs present their compliments to the Ministry of Foreign Affairs of Ethiopia, and with reference to the latter's Note No. 16F1/10 dated 6th January, 1949 and their telegram dated the 6th May 1949, have the honour to return herewith one of the initialled copies of the "Temporary Authorisation for the operation of an Ethiopian Air Service, between Addis Ababa and Bombay" duly initialled by the Foreign Secretary. Action is being taken to file with the Council of the International Civil Aviation Organization a copy of the "Temporary Authorisation", as initialled, together with the Exchange of Notes.

2. The Government of India also agree to the extension of the temporary Authorisation for a period of 6 months from the 6th July 1949.

3. The Ministry of External Affairs avail themselves of this opportunity to renew to the Ministry of Foreign Affairs of Ethiopia the assurances of their highest consideration.

[SEAL]

The Ministry of Foreign Affairs
Government of Ethiopia
Addis Ababa

10. Les dispositions de l'article 24 de la Convention de Chicago seront applicables en ce qui concerne les droits de douane et redevances douanières.

11. Le fait qu'une disposition particulière figure ou ne figure pas dans le présent accord n'aura aucunement valeur de précédent en ce qui concerne les clauses de tout accord que les deux Gouvernements pourraient ultérieurement négocier entre eux.

12. La présente autorisation restera en vigueur pendant six mois civils à compter de l'acceptation des conditions stipulées dans la présente lettre, ou jusqu'à la conclusion de l'accord visé au paragraphe 2, si celle-ci intervient antérieurement.

La présente autorisation, ainsi que son acceptation, seront enregistrées par le Gouvernement de l'Inde auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

II

PAR AVION
RECOMMANDÉE
N° D.3125/49-AFR

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

Le 7 juin 1949

Le Ministère des affaires extérieures présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères d'Ethiopie et, se référant à la note de ce dernier n° 16F1/10 en date du 6 janvier 1949 et au télégramme du même en date du 6 mai 1949, a l'honneur de renvoyer ci-joint un des exemplaires paraphés de "l'autorisation temporaire d'exploiter un service aérien éthiopien entre Addis-Abéba et Bombay" dûment paraphé par le Secrétaire diplomatique. Les mesures nécessaires sont prises pour déposer auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale un exemplaire de "l'autorisation temporaire", dans la forme où celle-ci a été paraphée, et de l'échange de notes.

2. Le Gouvernement de l'Inde accepte également la reconduction de l'autorisation temporaire pour une période de six mois à compter du 6 juillet 1949.

3. Le Ministère des affaires extérieures saisit l'occasion qui lui est offerte de renouveler au Ministère des Affaires étrangères d'Ethiopie les assurances de sa très haute considération.

[SCEAU]

Ministère des affaires étrangères
Gouvernement de l'Ethiopie
Addis-Abéba

No. 549

**AUSTRALIA
and
PAKISTAN**

Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at Karachi, on 3 June 1949

English official text communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

**AUSTRALIE
et
PAKISTAN**

Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Karachi, le 3 juin 1949

Texte officiel anglais communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

No. 549. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF PAKISTAN AND THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT KARACHI, ON 3 JUNE 1949

The Government of Pakistan and the Government of the Commonwealth of Australia, hereinafter described as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation² and the International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between their respective territories,

Agree as follows:

Article I

(A) 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").

(B) The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to use all airports, airways and other facilities provided by the other Contracting Party in its territory for use by international air services on the air routes specified in the Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes"), provided that the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail will be limited to the points specified in the Annex and provided that the places of first landing and final departure shall be international airports of entry or departure.

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 under this Agreement are granted, on condition that:

¹ Came into force on 3 June 1949, in accordance with article XII.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 549. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU PAKISTAN ET LE GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE RELATIF AUX SERVICES AERIENS. SIGNE A KARACHI, LE 3 JUIN 1949

Le Gouvernement du Pakistan et le Gouvernement du Commonwealth d'Australie, ci-après dénommés "les Parties contractantes",

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, l'un et l'autre ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et

Désirant conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

A) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe au présent accord (ci-après dénommés "les services aériens indiqués").

B) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées de chaque Partie contractante auront le droit d'utiliser tous les aéroports, routes aériennes et autres facilités fournis par l'autre Partie contractante sur son territoire et destinés à l'usage des services aériens internationaux sur les routes aériennes indiquées dans l'annexe (ci-après dénommées "les routes aériennes indiquées"), étant entendu que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier sera limité aux points indiqués dans ladite annexe et étant entendu que le lieu du premier atterrissage et celui du dernier envol devront être des aéroports internationaux d'entrée et de sortie.

Article II

A) Chacun des services aériens indiqués pourra commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés en vertu du présent accord, à condition que:

¹ Entré en vigueur le 3 juin 1949, conformément aux dispositions de l'article XII.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

- (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 pursuant to paragraph (B) of this Article which it shall do with the least possible delay.

(B) The designated airline or airlines 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 such air service.

(C) The operation of each of the specified air services shall be subject to the agreement of the Contracting Party concerned that the route organization available for civil aviation on that portion of the specified air route which is within its territory is adequate for the safe operation of such air service.

Article III

A designated airline may, subject to the provisions of Article I and IV, carry across, set down and pick up in the territory of each Contracting Party traffic originating in or destined for the territory of the other Contracting Party or of a third country on the specified air route.

Article IV

(A) The capacity to be operated between the territories of the two Contracting Parties for the carriage of traffic originating in the territory of each Contracting Party and destined for the territory of the other Contracting Party shall be shared half to the designated airline or airlines of each Contracting Party. The capacity so operated shall bear close relationship to such traffic.

(B) The designated airline or airlines of each Contracting Party may provide additional capacity for the carriage of fifth freedom traffic between the territory of the other Contracting Party and that of third countries, to the extent that the designated airline or airlines of such other Contracting Party is not able to handle such traffic. It is recognised that, as between the Contracting Parties, that Contracting Party to which such traffic is third and fourth freedom

- 1) la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés ait désigné une entreprise de transports aériens (ci-après dénommée "entreprise de transports aériens désignée") pour exploiter la route aérienne indiquée;
- 2) la Partie contractante qui aura accordé les droits ait donné à l'entreprise de transports aériens la permission d'exploitation voulue, conformément aux dispositions du paragraphe B) du présent article, ce qu'elle devra faire dans le plus bref délai possible.

B) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées pourront être tenues de prouver aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites, soit par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens, soit en vertu desdites lois et desdits règlements.

C) L'exploitation de chacun des services de transports aériens indiqués sera soumise à l'approbation de la Partie contractante intéressée qui appréciera si l'organisation de la route en vue des transports civils sur la partie de la route aérienne indiquée qui passe par son territoire est suffisante pour permettre l'exploitation desdits services aériens en toute sécurité.

Article III

Sous réserve des dispositions des articles I et IV, une entreprise de transports aériens désignée pourra transporter au-dessus du territoire de chaque Partie contractante, décharger et charger sur ledit territoire, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers sur la route aérienne indiquée.

Article IV

A) La capacité à utiliser entre les territoires des deux Parties contractantes pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier en provenance du territoire de chaque Partie contractante, sera attribuée par moitié à l'entreprise ou à l'ensemble des entreprises désignées de chacune des Parties contractantes. La capacité ainsi utilisée devra répondre aux besoins de ce trafic.

B) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens de chaque Partie contractante pourront fournir une capacité supplémentaire pour l'acheminement du trafic de cinquième liberté entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui de pays tiers, dans la mesure où l'entreprise ou les entreprises de cette autre Partie contractante ne sont pas en mesure d'assurer l'acheminement de ce trafic. Les Parties contractantes reconnaissent que, en ce qui les concerne,

traffic, has the primary right to the carriage of such traffic and shall be free to provide additional capacity for that purpose.

(C) The capacities to be provided by the designated airline or airlines of each Contracting Party for the traffic referred to in paragraph (A) and for fifth freedom traffic referred to in paragraph (B) of this Article shall be agreed, from time to time, between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. The load factor to be used in determining the capacities to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties shall from time to time be agreed between the designated airlines of the Contracting Parties subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(D) In order to meet seasonal fluctuations or unexpected demands of a temporary character the designated airlines may agree between them such temporary increases in the agreed capacities as are necessary to meet the traffic need. Any such increases shall be reported forthwith to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(E) Insofar as a designated airline of one Contracting Party is temporarily unable to operate its full share of the agreed capacity on any of the specified air routes, that airline may arrange with the designated airline of the other Contracting Party, under terms and conditions to be agreed between them and approved by the aeronautical authorities of the respective Contracting Parties, to operate its share of the capacity in full or in part. It shall be a condition of any such agreement that, if the designated airline of the first Contracting Party should, at any time, decide to commence to operate, or to increase the capacity of its services within the total capacity to which it is entitled, the designated airline of the other Contracting Party shall withdraw correspondingly some or all of the additional capacity which it may have been operating.

(F) Each of the designated airlines of the Contracting Parties shall be entitled also to provide capacity for the carriage of international traffic that is both originating in and destined for third countries along the specified air routes (which traffic is fifth freedom traffic to both Contracting Parties) in accordance with the general principles that the capacity provided for such traffic shall be related to:

la Partie contractante pour laquelle ce trafic constitue un trafic de troisième et de quatrième libertés, a droit de priorité pour l'acheminement dudit trafic et aura la possibilité de fournir à cet effet une capacité supplémentaire.

C) De temps à autre, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes fixeront de commun accord les capacités à fournir par l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées de chaque Partie contractante pour l'acheminement du trafic visé au paragraphe A et du trafic de cinquième liberté visé au paragraphe B du présent article. Le facteur de charge qui devra servir pour fixer les capacités des services qu'assureront les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes sera convenu de temps à autre par les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

D) Afin de faire face aux fluctuations saisonnières ou aux demandes imprévues de caractère temporaire, les entreprises de transports aériens désignées pourront décider de commun accord d'augmenter, à titre provisoire, les capacités convenues, dans la mesure nécessaire pour satisfaire aux besoins du trafic. Toute augmentation de cet ordre devra être signalée sans délai aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

E) Dans la mesure où une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes se trouverait provisoirement dans l'impossibilité d'utiliser en totalité sa part de la capacité convenue sur une quelconque des routes aériennes indiquées, ladite entreprise pourra décider avec l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, selon les conditions et modalités dont elles conviendront et qui seront soumises à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes, que l'entreprise de cette autre Partie contractante exploitera en totalité ou en partie la part de la capacité convenue qui n'est pas exploitée par la première entreprise. Tout accord de cet ordre devra comporter une clause prévoyant que si l'entreprise de transports aériens désignée de la première Partie contractante décide à un moment quelconque, de mettre ses services en exploitation ou d'en augmenter la fréquence dans les limites de la capacité totale à laquelle elle a droit, l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante retirera de son exploitation, en contre partie, tout ou partie de la capacité supplémentaire qu'elle fournissait jusqu'alors.

F) Chaque entreprise de transports aériens désignée des Parties contractantes aura également le droit de fournir la capacité nécessaire pour acheminer le trafic international, tant en provenance qu'à destination de pays tiers, sur les routes aériennes indiquées (ce trafic constituant pour les deux Parties contractantes un trafic de cinquième liberté), en respectant le principe général selon lequel la capacité fournie pour ce trafic doit être en rapport avec:

- (1) the air transport needs of the area after taking account of local and regional services operated by airlines of the other Contracting Party; and
- (2) the economics of through airline operation insofar as the interests of such local and regional services are not adversely affected.

(G) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall keep the aeronautical authorities of the other Contracting Party promptly informed of the capacity provided by its designated airline on each of the specified air routes, and, if so requested, shall consult with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, to examine whether the capacity provided is in accordance with the general principles set out in this Article.

(H) Any dispute under this Article shall be dealt with in accordance with Article XI.

Article V

A designated airline of either Contracting Party may, for the purpose of economy of operation, make a change of gauge in the territory of the other Contracting Party, subject to the following conditions:

- (1) that the aircraft used on the section more distant from the starting point of the service shall be smaller in capacity than those used on the near section,
- (2) that such smaller aircraft shall be scheduled to provide a connecting service with the aircraft of larger capacity, and
- (3) that such smaller aircraft shall be operated for the primary purpose of carrying passengers who have travelled, or are to travel, in the larger aircraft. The capacity of such smaller aircraft shall be determined with reference to the traffic that is to be transferred from, or to, the larger aircraft for onwards conveyance to its destination and with reference to the provisions of Article IV of this Agreement.

Article VI

(A) Rates to be charged for the carriage of passengers and cargo on any of the specified air services shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including economic operation, reasonable profit, differences of characteristics of service (including standards of speed and

- 1) les besoins de la région en matière de transports aériens, compte tenu des services locaux et régionaux exploités par les entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante; et
- 2) les facteurs économiques de l'exploitation des entreprises de transports aériens assurant des services directs, pour autant que les intérêts des services locaux et régionaux ne subissent pas de préjudice.

G) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante communiqueront sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tous renseignements touchant la capacité fournie par son entreprise de transports aériens désignée sur chacune des routes aériennes indiquées et, sur demande, se concerteront avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, en vue de déterminer si la capacité fournie est conforme aux principes généraux énoncés au présent article.

H) Tout différend auquel donneraient lieu les dispositions du présent article sera réglé conformément aux dispositions de l'article XI.

Article V

Une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes pourra, aux fins d'économie d'exploitation, effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux conditions suivantes:

- 1) que les aéronefs utilisés sur la section de la route plus éloignée du premier point d'envol du service soient d'une capacité inférieure à celle des aéronefs utilisés sur la section de la route plus proche;
- 2) que l'horaire des aéronefs de capacité moindre soit fixé de façon à assurer une correspondance avec les aéronefs de capacité plus grande, et
- 3) que les aéronefs de capacité moindre soient utilisés essentiellement pour le transport des passagers qui ont voyagé ou qui doivent voyager à bord d'aéronefs de capacité plus grande. La capacité des premiers aéronefs sera fixée en tenant compte de l'importance du trafic qui doit être transbordé des aéronefs de capacité plus grande ou transféré à bord desdits aéronefs pour être acheminé jusqu'à destination, ainsi que des dispositions de l'article IV du présent accord.

Article VI

A) Les tarifs applicables au transport des passagers et des marchandises sur l'un quelconque des services aériens indiqués seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les conditions d'une exploitation économique, la réalisation d'un

accommodation) and the rates charged by other airlines on the route or any section thereof.

(B) The rates to be charged, in respect of each route and each section thereof, shall be agreed between the designated airlines which are concerned in the rates charged for such route or section, in consultation with other airlines operating on the same route or section, and shall have regard to any relevant rates adopted by the International Air Transport Association. Rates in respect of other traffic shall also be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties except that the approval of the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not be required in respect of rates for a route or section in which no designated airline of that Contracting Party is concerned.

(C) In the event of disagreement between the designated airlines concerned, or in case the aeronautical authorities do not approve the rates as required under paragraph (B) of this Article, the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement between themselves, failing which, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XI. Pending determination of the rates in accordance with this Article, the rates already in force shall prevail.

Article VII

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

(B) Each Contracting Party shall cause its designated airline or airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies to time-tables, rate schedules and all other relevant information concerning the operation of the specified air services and copies of all modifications thereof.

bénéfice normal, les différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) ainsi que les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens sur la même route ou une section de celle-ci.

B) Les tarifs applicables pour chaque route et chaque section de celle-ci seront fixés de commun accord par les entreprises de transports aériens désignées qui sont intéressées aux tarifs appliqués sur ladite route ou section, après consultation des autres entreprises de transports aériens exploitant la même route ou section, compte tenu des tarifs adoptés en la matière par l'Association du transport aérien international. Les tarifs applicables au trafic entre les territoires respectifs des Parties contractantes seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Les tarifs applicables à tout autre trafic seront également soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes, l'approbation des autorités de l'une des Parties contractantes n'étant toutefois pas nécessaire dans le cas d'une route ou section à laquelle n'est intéressée aucune entreprise de transports aériens désignée de ladite Partie contractante.

C) En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens intéressées, ou si les autorités aéronautiques ne donnent pas aux tarifs l'approbation requise en vertu du paragraphe B du présent article, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à une entente; si elles n'y parviennent pas, leur différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XI. En attendant que les tarifs soient fixés, conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà établis resteront en vigueur.

Article VII

A) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procéderont, dans le plus bref délai possible, à un échange de renseignements concernant les autorisations accordées à leurs entreprises de transports aériens désignées respectives en vue d'assurer des services à destination du territoire de l'autre Partie contractante, à travers ledit territoire et en provenance de celui-ci. Cet échange comportera la communication d'exemplaires des certificats et des autorisations actuellement valables pour l'exploitation des services sur les routes aériennes indiquées, ainsi que celle des amendements, des dispenses et des tableaux de service autorisés.

B) Chaque Partie contractante invitera son entreprise ou ses entreprises de transports aériens désignées à communiquer aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs ainsi que tous autres renseignements utiles concernant l'exploitation des services aériens indiqués, et à signaler toutes modifications y apportées.

(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 the specified air services showing the origin and destination of the traffic.

Article VIII

(A) In the application of its immigration, quarantine and similar regulations, each Contracting Party shall grant to the designated airline or airlines of the other Contracting Party treatment equal to that accorded to its own airline or airlines engaged in similar international air transport.

(B) Aircraft of the designated airline or airlines of each Contracting Party operating on the specified air routes shall be admitted temporarily free of duty into the territory of the other Contracting Party. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such an aircraft on arrival in the territory of the other Contracting Party and not unloaded in that territory shall be exempt from customs duty, inspection fees or similar duties and charges even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory. The goods so exempt shall not be unloaded except with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party, and if unloaded, shall be kept under Customs supervision until required for use of the aircraft or re-exported.

(C) In the administration of customs, immigration, quarantine and similar regulations, both Contracting Parties will use their best endeavours to follow closely such standards and recommended practices relating to the facilitation of international air transport as are adopted by the Council of the International Civil Aviation Organisation. Moreover, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall as necessary consult regarding the administration of these regulations if, in the opinion of one of the Contracting Parties, such regulations impose an onerous burden on its designated airline in the operation of air services pursuant to this Agreement.

Article IX

(A) 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 of a designated airline of the other Contracting Party:

C) Chaque Partie contractante invitera ses entreprises de transports aériens désignées à communiquer aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques relatives au trafic acheminé par leurs services aériens indiqués; lesdites statistiques devant indiquer la provenance et la destination de ce trafic.

Article VIII

A) En appliquant ses lois et règlements relatifs aux formalités d'immigration, de quarantaine et autres lois et règlements analogues, chaque Partie contractante accordera à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante, un traitement égal à celui qu'elle accorde à son entreprise ou à ses entreprises de transports aériens nationales assurant des services internationaux similaires.

B) Les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens de chaque Partie contractante desservant les routes aériennes indiquées, seront admis en franchise, à titre provisoire, sur le territoire de l'autre Partie contractante. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord se trouvant à bord des aéronefs au moment de leur arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante qui ne sont pas déchargés dans ce territoire, seront exonérés des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire. Les articles ainsi exonérés ne seront pas déchargés, sauf autorisation des autorités douanières de l'autre Partie contractante et, s'ils le sont, ils seront gardés sous la surveillance de la douane jusqu'à ce qu'ils soient réclamés aux fins d'utilisation par lesdits aéronefs ou réexportés.

C) En appliquant les lois et règlements relatifs aux formalités de douane, d'immigration et de quarantaine, les deux Parties contractantes s'emploieront de leurs mieux à observer rigoureusement les standards et les pratiques recommandées visant à faciliter le transport aérien international, qui ont été adoptés par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. En outre, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront, lorsqu'il y aura lieu, au sujet de l'application de ces lois et règlements si l'une des Parties contractantes estime que ceux-ci font subir une charge excessive à son entreprise de transports aériens désignée, conformément au présent Accord, en ce qui concerne l'exploitation des services aériens.

Article IX

A) Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer la permission d'exploitation d'une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions appropriées qu'elle jugera nécessaires en ce qui concerne ladite permission:

- (1) In case of failure by such designated airline to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party, or
- (2) In case, in the judgment of the first Contracting Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted to the other Contracting Party in accordance with this Agreement, or
- (3) If the first Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of such designated airline are vested in the other Contracting Party or its nationals.

(B) Such action shall be taken only after due notice has been given to the designated airline concerned and after opportunity has been given for consultation between the Contracting Parties. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article XI shall not be prejudiced.

Article X

(A) In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult regularly with a view to ensuring the observance of the principles and the implementation of the provisions contained in this Agreement.

(B) Either Contracting Party may at any time request consultation with the other with a view to initiating any amendments of this Agreement which may be desirable. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of this Agreement, agreed 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 intermediate stopping places on a specified air route authorised to its designated airlines except those which

- (1) change the places served by a designated airline in the territory of the other Contracting Party, or
- (2) result in the route ceasing to be reasonably direct,

shall not be considered as modifications of this Agreement and either Contracting Party may therefore make such changes; provided that notice of any such changes shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other

- 1) lorsque la dite entreprise de transports aériens ne se conformera pas aux lois et règlements de la première Partie contractante, ou
- 2) lorsque la première Partie contractante estimera que les conditions auxquelles les droits ont été accordés à l'autre Partie contractante conformément au présent accord, ne sont pas remplies, ou
- 3) si la première Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise de transports aériens désignée se trouvent entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ses ressortissants.

B) Aucune mesure de cet ordre ne sera prise avant que l'entreprise de transports aériens intéressée n'en ait été dûment notifiée et que les Parties contractantes n'aient eu la possibilité de se consulter. Aucune mesure que l'une des Parties contractantes pourrait prendre en vertu du présent article ne portera atteinte aux droits conférés à l'autre Partie contractante en vertu de l'article XI.

Article X

A) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront régulièrement dans un esprit d'étroite collaboration 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 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 par 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 ou l'autre Partie contractante aux points d'escale intermédiaires sur une route aérienne indiquée que ses entreprises de transports aériens désignées sont autorisées à exploiter, à l'exploitation de ceux qui:

- 1) affectent les points desservis par une entreprise de transports aériens désignée sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou
- 2) tant que la route cesse d'être raisonnablement directe,

ne seront pas considérés comme des modifications du présent accord et chaque Partie contractante pourra, en conséquence, effectuer des changements de cet ordre; il est entendu toutefois que de tels changements devront être notifiés sans

Contracting Party. If the aeronautical authorities of such second Contracting Party find that the principles set forth in Article IV of this Agreement are thereby infringed, and such infringement affects the interests of any of their airlines because of 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 aeronautical authorities of the second Contracting Party may request consultation in accordance with the provisions of paragraph (A) of this Article.

(D) Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this Agreement and such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

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,

- (1) they may agree to refer the dispute for a decision to an arbitral tribunal or to some other person or body appointed by agreement between them; or
- (2) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation, or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organisation, or failing that, 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.

délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si ces dernières constatent que lesdits changements dérogent aux principes énoncés à l'article IV du présent accord, et que cette dérogation porte atteinte aux intérêts d'une de leurs entreprises de transports aériens du fait qu'une entreprise de transports aériens désignée de la première Partie contractante transporte des passagers, des marchandises et du courrier entre le territoire de la deuxième Partie contractante et le nouveau point d'escale sur le territoire d'un pays tiers, les autorités aéronautiques de la deuxième Partie contractante pourront demander que des consultations aient lieu, conformément aux dispositions du paragraphe A du présent article.

D) Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent accord, et la 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 de dénonciation, 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 tenue pour reçue 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, les Parties contractantes 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,

- 1) 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
- 2) 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, en l'absence d'un tribunal de cet ordre, au Conseil de ladite organisation ou, à défaut, 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 du présent article (notamment aux recommandations provisoires).

(D) 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 (B) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement and its Annex.

Article XII

This Agreement shall come into force on the 3rd June, 1949. The Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article XIII

If a general multilateral air transport convention enters into force in relation to both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article XIV

(A) "An international airport of entry or departure" shall mean an airport designated by the appropriate Contracting Party as an airport of entry or departure for international air traffic where formalities relating to customs, immigration, public health and quarantine are carried out.

(B) For the purpose of this Agreement the terms "territory", "air service", and "airline" shall have the meaning specified in the Convention on International Civil Aviation.

(C) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of Pakistan, the Director General of Civil Aviation, Pakistan, and in the case of Australia, the Director General of Civil Aviation, Australia, and in both cases any person or body authorised to perform the functions currently exercised by the above-mentioned authorities.

(D) 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.

D) Lorsque et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ou une entreprise de transports aériens désigné de l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe B du présent article, l'autre Partie contractante pourra restreindre, refuser ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent accord et de son annexe.

Article XII

Le présent accord entrera en vigueur le 3 juin 1949. L'accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XIII

Si une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article XIV

A) L'expression "aéroport international d'entrée ou de sortie" s'entendra d'un aéroport désigné par la Partie contractante intéressée comme aéroport d'entrée ou de sortie pour le trafic aérien international, et où il est procédé aux formalités en matière de douane, d'immigration, de santé publique et de quarantaine.

B) Aux fins du présent accord, les expressions "territoire", "service aérien" et "entreprise de transports aériens" auront le sens indiqué dans la Convention relative à l'aviation civile internationale.

C) L'expression "autorités aéronautiques" s'entendra, en ce qui concerne le Pakistan, du Directeur général de l'aviation civile au Pakistan et, en ce qui concerne l'Australie, du Directeur général de l'aviation civile de l'Australie, et dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités précitées.

D) L'annexe au présent accord sera considérée comme faisant partie dudit accord et toutes mentions de l'"accord" viseront également l'"annexe", sauf lorsqu'il en sera disposé autrement d'une manière expresse.

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

DONE this third day of June 1949, in duplicate at Karachi in the English language.

For the Government of Pakistan:
(Signed) Mahmud HUSAIN
Maurice BANKS

For the Government of the Commonwealth of
Australia:
(Signed) John OLDHAM
Edgar C. JOHNSTON

ANNEX

1. An airline designated by the Government of Pakistan shall be entitled to operate air services in both directions on each of the following routes:

- (i) Karachi via points in India, Burma, Siam, Malayan Peninsula, Netherlands Indies to Darwin and Sydney, and
- (ii) Karachi via points in India, Ceylon or East Pakistan, Burma, Siam, Malayan Peninsula, Netherlands Indies to Darwin and Sydney,

and shall also be entitled to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at Darwin and Sydney.

2. An airline designated by the Government of the Commonwealth of Australia shall be entitled to operate air services in both directions on each of the following routes:

- (i) Australia via Singapore and Calcutta to Karachi and, optionally, beyond via Basra, Cairo and Rome to United Kingdom and/or other terminal point in Western Europe, and
- (ii) Australia via points in Netherlands Indies, Malayan Peninsula, Ceylon and India to Karachi and, optionally, beyond via Basra, Cairo and Rome to United Kingdom and/or other terminal point in Western Europe,

and shall also be entitled to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at Karachi.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

FAIT en double exemplaire, en langue anglaise, à Karachi, le 3 juin 1949.

Pour le Gouvernement du Pakistan:

(Signé) Mahmud HUSAIN
Maurice BANKS

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

(Signé) John OLDHAM
Edgar C. JOHNSTON

ANNEXE

1. Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Pakistan sera autorisée à exploiter des services aériens, dans les deux sens, sur chacune des routes suivantes:

- i) De Karachi, via des points situés dans l'Inde, en Birmanie, au Siam, dans la presqu'île Malaise, aux Indes néerlandaises, à Darwin et Sydney, et,
- ii) De Karachi, via des points situés dans l'Inde, à Ceylan ou dans le Pakistan oriental, en Birmanie, au Siam, dans la presqu'île Malaise, aux Indes néerlandaises, à Darwin et Sydney,

et sera également admise à embarquer et à débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à Darwin et à Sydney.

2. Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de l'Australie sera autorisée à exploiter des services aériens, dans les deux sens, sur chacune des routes suivantes:

- i) D'Australie, via Singapour et Calcutta, à Karachi et, facultativement, au-delà, via Bassora, Le Caire et Rome, jusqu'au Royaume-Uni et/ou autre point terminus situé en Europe occidentale, et
- ii) d'Australie, via des points situés dans les Indes néerlandaises, dans la presqu'île Malaise, à Ceylan et dans l'Inde, à Karachi, et facultativement, au-delà, via Bassora, Le Caire et Rome jusqu'au Royaume-Uni et/ou autre point terminus situé en Europe occidentale,

et sera également admise à embarquer et à débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à Karachi.

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

EXCHANGE OF NOTES

I

3rd June 1949

Sir,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the Commonwealth of Australia and the Government of Pakistan relating to air services, which was signed on behalf of both Governments today, and to record hereunder the understanding of the Australian Government concerning the agreement reached on the question of traffic sharing.

The Government of the Commonwealth of Australia will, pursuant to the Agreement, designate Qantas Empire Airways Limited to operate air services between Australia and Pakistan and beyond to the United Kingdom, and further Qantas Empire Airways Limited has entered into a parallel partnership arrangement, not inconsistent with Chapter XVI of the Convention, with British Overseas Airways Corporation, with the consent and approval of the Governments of the Commonwealth of Australia and of the United Kingdom, under which arrangement the capacities and the revenues earned on the services of these two airlines between Australia and the United Kingdom are shared between such two airlines in agreed proportions. It has, therefore, been agreed between the representatives of the Australian and Pakistan Governments that nothing in the Agreement shall prevent Qantas Empire Airways Limited and British Overseas Airways Corporation (including their respective successors or assigns) from pooling and sharing the capacities which each of them individually is entitled or may become entitled to operate; provided that the aeronautical authorities of the Commonwealth of Australia shall be held accountable for the total capacity which Qantas Empire Airways Limited is entitled to operate under Article IV of the Agreement even if part of such capacity is operated by British Overseas Airways Corporation pursuant to the parallel partnership arrangement.

3. L'entreprise de transports aériens désignée pourra décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, ses aéronefs ne feront pas escale, à titre provisoire, en certains points ou en tous les points situés sur l'une des routes indiquées.

ECHANGE DE NOTES

I

Le 3 juin 1949

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'accord intervenu entre le Gouvernement du Commonwealth de l'Australie et le Gouvernement du Pakistan relatif aux services aériens, qui a été signé ce jour au nom des deux Gouvernements, et de consigner ci-après l'interprétation du Gouvernement australien concernant l'entente réalisée sur la question de la répartition du trafic.

Le Gouvernement du Commonwealth de l'Australie désignera, en conformité de l'Accord, la Qantas Empire Airways Limited pour exploiter les services aériens entre l'Australie et le Pakistan et au-delà à destination du Royaume-Uni, et en outre, la Qantas Empire Airways Limited a conclu avec la British Overseas Airways Corporation, le Gouvernement du Commonwealth de l'Australie et le Gouvernement du Royaume-Uni ayant donné leur agrément et leur approbation, un arrangement mutuel qui n'est pas incompatible avec le chapitre XVI de la convention et en vertu duquel les capacités des services de ces deux entreprises de transports aériens reliant l'Australie et le Royaume-Uni, ainsi que les recettes perçues par lesdites entreprises au titre desdits services, sont partagées entre elles selon des proportions convenues. En conséquence, les représentants du Gouvernement de l'Australie et du Gouvernement du Pakistan sont convenus qu'aucune disposition du présent accord n'empêchera la Qantas Empire Airways Limited et la British Overseas Airways Corporation (y compris leurs successeurs ou leurs mandataires respectifs) de mettre en commun et de partager les capacités des services que chacune d'elles séparément est autorisée ou peut éventuellement être autorisée à exploiter; étant entendu que les autorités aéronautiques du Commonwealth de l'Australie seront tenues responsables pour la capacité totale des services que la Qantas Empire Airways Limited est autorisée à exploiter en vertu de l'article IV de l'accord, même si une partie de ces services est exploitée par la British Overseas Airways Corporation en vertu de l'arrangement mutuel susmentionné.

I am to request your confirmation of the arrangement recorded herein and to suggest that this Note and the reply thereto should constitute an Agreement between our two Governments.

(Signed) John OLDHAM
High Commissioner for Australia in Pakistan

(Signed) Edgar C. JOHNSTON
Assistant Director-General of Civil Aviation

Dr. Mahmud Husain
Deputy Minister for Defence
Government of Pakistan
Karachi

II

GOVT. OF PAKISTAN
MINISTRY OF DEFENCE
(AVIATION DIVISION)

Karachi, dated 3rd June 1949

Sir,

I have the honour to refer to your note of today's date on the subject of the Agreement between the Government of Pakistan and the Government of the Commonwealth of Australia relating to air services signed on behalf of both our Governments today, and to state, with regard to the agreement reached on the question of traffic sharing, that the understanding of the Government of Pakistan is as follows:

[See note I]

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir, your obedient servant,

(Signed) Mahmud HUSAIN
Deputy Minister for Defence

(Signed) Maurice BANKS
Director General of Civil Aviation

To His Excellency
The High Commissioner for Australia in Pakistan
Karachi

Je suis chargé de demander votre confirmation de l'arrangement exposé ci-dessus et de proposer que la présente note et votre réponse constituent un accord entre nos deux Gouvernements.

(Signé) John OLDHAM
Haut Commissaire d'Australie dans le Pakistan

(Signé) Edgar C. JOHNSTON
Directeur général adjoint de l'aviation civile

Monsieur Mahmud Husain
Ministre chargé de la défense
Gouvernement du Pakistan
Karachi

II

GOUVERNEMENT DU PAKISTAN
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
(DIVISION DE L'AVIATION)

Karachi, le 3 juin 1949

Monsieur le Haut Commissaire,

J'ai l'honneur de me référer à votre note en date de ce jour concernant l'accord entre le Gouvernement du Pakistan et le Gouvernement du Commonwealth de l'Australie, relatif aux services aériens et signé ce jour au nom de nos deux Gouvernements, et de déclarer qu'en ce qui concerne l'accord intervenu sur la question de la répartition du trafic, l'interprétation du Gouvernement du Pakistan est la suivante:

[Voir note I]

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

(Signé) Mahmud HUSAIN
Ministre chargé de la défense

(Signé) Maurice BANKS
Directeur général de l'aviation civile

Son Excellence
Monsieur le Haut Commissaire d'Australie dans le Pakistan
Karachi

No. 550

**PAKISTAN
and
NORWAY**

**Agreement relating to air services (with annex). Signed
at Karachi, on 23 June 1949**

*English official text communicated by the Secretary-General of the International
Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September
1949.*

**PAKISTAN
et
NORVEGE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé
à Karachi, le 23 juin 1949**

*Texte officiel anglais communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation
de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre
1949.*

No. 550. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF NORWAY AND THE GOVERNMENT OF PAKISTAN RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT KARACHI, ON 23 JUNE 1949

The Government of Norway and the Government of Pakistan both having ratified the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on the 7th of December 1944,² and having agreed to conclude an agreement relating to air services between Norway and Pakistan have accordingly appointed duly authorized plenipotentiaries for this purpose, who have agreed as follows:

Article I

(A) 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") and to carry traffic to, from and in transit over its territory as provided in this Agreement.

(B) The air line(s) designated as provided in Article II hereof shall have the right to use

(i) for traffic purposes, airports provided for public use at the points specified in the Annex to this Agreement and ancillary services provided for public use on the air routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes") and

(ii) for non-traffic purposes, all airports and ancillary services provided for public use on the specified air routes. Provided that the places of first landing and final departure shall be customs airports.

¹ Came into force on 23 June 1949, as from the date of signature, in accordance with article XII.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

TRADUCTION—TRANSLATION

N° 550. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NORVEGE ET LE GOUVERNEMENT DU PAKISTAN RELATIF AUX SERVICES AERIENS. SIGNE A KARACHI, LE 23 JUIN 1949

Le Gouvernement de la Norvège et le Gouvernement du Pakistan, ayant tous deux ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944², et ayant décidé de conclure un accord relatif aux services aériens entre la Norvège et le Pakistan, ont désigné, en conséquence, des plénipotentiaires dûment autorisés à cet effet, qui sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

A) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe au présent accord (ci-après dénommés "les services aériens indiqués") et de transporter des passagers, des marchandises et du courrier à destination et en provenance de son territoire et en transit au-dessus de celui-ci, dans les conditions prévues par le présent accord.

B) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées comme il est prévu à l'article II ci-après auront le droit d'utiliser:

- i) à des fins commerciales, les aéroports destinés à l'usage public situés aux points indiqués dans l'annexe au présent accord et les services auxiliaires destinés à l'usage public sur les routes aériennes indiquées dans ladite annexe (ci-après dénommées "les routes aériennes indiquées"); et
- ii) à des fins non commerciales, tous les aéroports et services auxiliaires destinés à l'usage public sur les routes aériennes indiquées.

Il est entendu que les lieux du premier atterrissage et du dernier envol devront être des aéroports douaniers.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 23 juin 1949, conformément aux dispositions de l'article XII.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

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 under this Agreement are granted, on condition that:

- (i) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an air line or air lines (hereinafter referred to as the "designated air line(s)") for the specified air route;
- (ii) the Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the air line(s) pursuant to Paragraph (C) of this Article which it shall do with the least possible delay.

(B) Substantial ownership and effective control of the designated air line(s) of each Contracting Party shall be vested in that Party or its nationals.

(C) The designated air line(s) 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 commercial air services.

(D) The operation of each of the specified air services shall be subject to the approval 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

A designated air line may, subject to provision of Article IV, carry across, set down and pick up in the territory of one Contracting Party traffic originating in, or destined for, the territory of the other Contracting Party or of a third country on the specified air route.

Article IV

In order to achieve and maintain equilibrium between the capacity of the specified air services and the requirements of the public for air transport on the specified air routes or sections thereof and in order to achieve and maintain proper relationship between the specified air services *inter se* and between these

Article II

A) Chacun des services aériens indiqués pourra commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés en vertu du présent accord, à condition que:

- i) la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens (ci-après dénommées "entreprise ou entreprises de transports aériens désignées") pour exploiter la route aérienne indiquée;
- ii) la Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens la permission d'exploitation voulue, conformément aux dispositions du paragraphe C du présent article, ce qu'elle devra faire dans le plus bref délai possible.

B) Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de chaque Partie contractante devront être entre les mains de cette Partie contractante ou de ses ressortissants.

C) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées pourront être tenues de prouver aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites, soit par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens commerciaux, soit en vertu desdites lois et desdits règlements.

D) L'exploitation de chacun des services aériens indiqués sera soumise à l'approbation de la Partie contractante intéressée qui appréciera si l'organisation de la route en vue des transports civils sur la route aérienne indiquée est suffisante pour permettre l'exploitation de services aériens en toute sécurité.

Article III

Sous réserve des dispositions de l'article IV, une entreprise de transports aériens désignée pourra transporter au-dessus du territoire de l'une des Parties contractantes, charger et décharger sur ledit territoire des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers situé sur la route aérienne indiquée.

Article IV

Afin de réaliser et de maintenir l'équilibre entre la capacité des services aériens indiqués et les besoins du public en matière de transports aériens sur les routes aériennes indiquées ou des sections de celles-ci, et afin d'établir et de maintenir des relations appropriées entre les services aériens indiqués comme

air services and other air services operating on the specified air routes or sections thereof, the Contracting Parties agree as follows:

(A) The air lines of each Contracting Party shall enjoy equal rights in the operation of air services for the carriage of traffic between the territories of the two Parties.

(B) To the extent that the air lines of one of the Contracting Parties are temporarily unable to make use of the rights referred to in paragraph (A), the situation will be mutually examined by the two Parties for the purpose of aiding as soon as possible the air lines of the Contracting Party concerned increasingly to make their proper contribution to the services contemplated up to the maximum of 50 per cent of the total traffic.

(C) In the operation by the air lines of either Contracting Party of the specified air services the interests of the air lines of the other Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same route.

(D) The air transport offered by the air lines of each Contracting Party on different sections of the specified air routes shall bear a close relationship to the needs of the public for air transport and to the traffic interests of the air lines concerned as defined in this Agreement.

(E) The services provided by a designated air line under this Agreement shall retain as their primary objective the provision (jointly with the air lines of the other States concerned) of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such air line is a national and the country of ultimate destination of the traffic, and the right of the designated air line(s) of either Party to embark and to disembark at points in the territory of the other Party international traffic destined for or coming from third countries on specified air routes shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity shall be related:

- (1) to the traffic requirements between the country of origin of the air service and the countries of destination,
- (2) to the requirements of through air operation, and

entre lesdits services et d'autres services aériens desservant les routes aériennes indiquées ou des sections de celles-ci, les Parties contractantes sont convenues de ce qui suit:

A) Les entreprises de transports aériens de chaque Partie contractante jouiront de droits égaux en ce qui concerne l'exploitation de services aériens pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier entre les territoires des deux Parties.

B) Lorsque les entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes ne pourront momentanément faire usage des droits dont il est question au paragraphe A, les deux Parties procéderont en commun à l'examen de la situation en vue d'aider le plus tôt possible les entreprises de transports aériens de la Partie contractante intéressée à apporter graduellement aux services envisagés une contribution atteignant le maximum de 50 pour 100 du trafic total.

C) Dans l'exploitation, par les entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes, des services aériens indiqués, les intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie seront pris en considération afin que les services assurés par lesdites entreprises sur tout ou partie de la même route ne soient pas indûment affectés.

D) Les transports aériens assurés par les entreprises de transports aériens de chaque Partie contractante sur les diverses sections des routes aériennes indiquées seront adaptés de près aux besoins du public en matière de transports aériens, ainsi qu'aux intérêts des entreprises de transports aériens intéressées en matière de trafic, ainsi qu'il est prévu au présent accord.

E) Les services assurés en vertu du présent Accord par une entreprise de transports aériens désignée auront toujours pour objectif essentiel d'offrir (concurrentement avec les entreprises de transports aériens des autres Etats intéressés) une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont l'entreprise est ressortissante et le pays de dernière destination du trafic; de plus, le droit accordé à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes d'embarquer et de débarquer en trafic international, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers sur des routes aériennes indiquées, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les deux Parties, et sera soumis au principe général selon lequel la capacité doit être en rapport avec:

- 1) les exigences du trafic entre le pays où le service aérien a son point de départ et les pays de destination;
- 2) les exigences de l'exploitation de services aériens directs; et

- (3) to the traffic requirements of the area through which the air line passes after taking account of local and regional services.

Article V

When, for the purpose of economy of onward carriage of through traffic, different aircraft are used on different sections of a specified air route, with the point of change in the territory of one of the Contracting Parties, such change of aircraft shall not affect the provisions of this Agreement relating to the capacity of the air 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 normally await its arrival.

Article VI

(A) Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of comparable economic operations, reasonable profit, differences of characteristics of service and the rates charged by any other operators on the route.

(B) The rates to be charged by any of the air lines, designated under this Agreement, in respect of traffic between the territories of the two Parties shall be agreed in the first instance between the designated air lines in consultation with other air lines operating on the route or any section thereof, 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 air lines, 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 XI. Pending the settlement of any dispute by agreement or until it is decided under Article XI the rates already established shall prevail.

(C) Pending the acceptance by both Parties of any recommendations which the International Civil Aviation Organization may make with regard to the regulation of rates for traffic other than that defined in paragraph (B) of this Article, the rates to be charged by an air line of one Contracting Party in respect of traffic between the territory of the other Contracting Party and a third country shall be fixed on the basis of the principles set out in paragraph (A) of this Article and after taking into consideration the interests of the air line(s)

- 3) les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise de transports aériens, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article V

Lorsque, pour assurer l'acheminement du trafic direct jusqu'à destination dans des conditions économiques, différents aéronefs sont utilisés sur diverses sections d'une route aérienne indiquée et que le changement d'aéronef s'effectue sur le territoire de l'une des Parties contractantes, ce changement n'affectera pas les 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 aéronef, devra normalement attendre l'arrivée de celui-ci.

Article VI

A) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation dans des conditions économiques comparables, la réalisation d'un bénéfice normal, les différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens sur la même route.

B) Les tarifs applicables au trafic entre les territoires des deux Parties par l'une des entreprises de transports aériens désignées en vertu du présent accord seront fixés, en premier lieu, par voie d'accord entre les entreprises de transports aériens désignées, après consultation des autres entreprises de transports aériens exploitant la même route ou une section de celle-ci, compte tenu des tarifs adoptés en la matière par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à une entente et prendront toutes les mesures nécessaires pour donner effet à cette entente. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XI. Jusqu'au règlement du différend par voie d'accord ou conformément aux dispositions de l'article XI, les tarifs déjà établis resteront en vigueur.

C) En attendant que les deux Parties aient accepté les recommandations que pourra formuler l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la réglementation des tarifs applicables au trafic autre que le trafic visé au paragraphe B du présent article, les tarifs applicables par une entreprise de transports aériens de l'une des Parties contractantes au trafic entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers, seront fixés conformément aux principes énoncés au paragraphe A du présent article, compte tenu des

of the other Party and shall not vary unduly in a discriminatory manner from the rates established by the air line(s) of the other Party operating air services on that part of the specified air routes concerned. Provided, however, that a designated air line under the Agreement shall not be required to charge rates higher than those established by any other air line operating on the specified air routes.

(D) If the International Civil Aviation Organization fails to establish a means of determining rates for traffic defined in paragraph (C) of this Article in a manner acceptable to both Parties, within a reasonable time, consultation shall be inaugurated in accordance with Article X of this Agreement with a view to such modification of paragraph (C) of this Article as appears desirable.

Article VII

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

(B) Each Contracting Party shall cause its designated air lines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables, tariff schedules and all other relevant information concerning the operation of the specified air services and of all modifications thereof.

(C) Each Contracting Party shall cause its designated air lines 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 VIII

(A) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken or board aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of, the other Contracting Party or its designated air line(s) and intended solely

intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens de l'autre Partie; ils ne devront pas s'écarter indûment d'une manière discriminatoire des tarifs fixés par l'entreprise ou les entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens sur la même partie des routes aériennes indiquées en question; étant entendu toutefois qu'une entreprise de transports aériens désignée en vertu du présent accord ne sera pas tenue d'appliquer des tarifs supérieurs à ceux qui auront pu être fixés par toute autre entreprise de transports aériens exploitant les routes aériennes indiquées.

D) Si l'Organisation de l'aviation civile internationale n'établit pas, dans un délai raisonnable, une procédure qui permette de fixer d'une manière satisfaisante pour les deux Parties les tarifs applicables au trafic défini au paragraphe C du présent article, celles-ci se consulteront, conformément aux dispositions de l'article X du présent accord, en vue d'apporter au paragraphe C du présent article les modifications qui paraîtront souhaitables.

Article VII

A) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procéderont, dans le plus bref délai possible, à un échange de renseignements concernant les autorisations accordées à leurs entreprises de transports aériens désignées respectives en vue d'assurer des services à destination du territoire de l'autre Partie contractante, à travers ledit territoire et en provenance de celui-ci. Cet échange comportera la communication d'exemplaires des autorisations actuellement valables pour l'exploitation des services sur les routes aériennes indiquées, ainsi que celle des amendements, des dispenses et des tableaux de services autorisés.

B) Chaque Partie contractante invitera ses entreprises de transports aériens désignées à communiquer aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs ainsi que tous autres renseignements utiles concernant l'exploitation des services aériens indiqués et les modifications y apportées.

C) Chaque Partie contractante invitera ses entreprises de transports aériens désignées à communiquer aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques de trafic relatives aux passagers, marchandises et courrier transportés par les soins de leurs services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante et au-dessus dudit territoire; ces statistiques devront indiquer la provenance et la destination de ce trafic.

Article VIII

A) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord des aéronefs sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'autre Partie contractante ou son entreprise ou ses entreprises de

for use by the latter's aircraft, shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees or other charges imposed by the former Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to its national air lines engaged in international public transport or to the air lines of the most favoured nation.

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

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 of failure by a designated air line of the other Party to comply with the laws and regulations of the former Party, or in case, in the judgement 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 a case of 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 X

(A) In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult regularly with a view to ensuring 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 this Agreement which may be desirable in the light of experience. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of

transports aériens désignées, ou pour le compte de ladite Partie ou de ladite ou desdites entreprises, bénéficieront, s'ils sont destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs de ces dernières, en ce qui concerne les droits de douane, les frais de visite ou les autres taxes imposés par la première Partie contractante, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises de transports aériens nationales assurant des transports publics internationaux ou aux entreprises de la nation la plus favorisée.

B) Les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord demeurant à bord des aéronefs des entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire. Les articles ainsi exonérés ne pourront être déchargés qu'avec l'autorisation des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Ces articles, qui devront être réexportés, seront gardés sous le contrôle de la douane jusqu'à leur réexportation.

Article IX

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation ou d'imposer en ce qui concerne ladite permission les conditions appropriées qu'elle jugera nécessaires, lorsqu'une entreprise de transports aériens désignée de 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 conformément au 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 contractantes 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 X

A) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront régulièrement dans un esprit d'étroite collaboration en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent accord.

B) Chacune des Parties contractantes 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, à l'expérience, paraîtraient souhaitables. Les consultations commenceront dans un délai de soixante jours

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) When the procedure for consultation provided for in paragraph (B) of this Article has been initiated, either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this Agreement as provided in Paragraph (E) of this Article. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

(D) Changes made by either Contracting Party in the specified air routes, except those which change the points served by the designated air lines in the territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications of this Agreement. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such changes, 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 Article IV of this Agreement, the interests of any of their air lines are prejudiced by the carriage by a designated air line of the first 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.

(E) This Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen days after 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 appointed by agreement between them or to some other person or body; or

à compter de la date de la demande. Toute modification du présent accord dont il aura été convenu par suite de ces consultations, prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

C) Lorsque la procédure de consultation prévue au paragraphe B du présent article aura été engagée, chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent accord de la manière indiquée au paragraphe E du présent article. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

D) Les changements apportés par l'une des Parties contractantes aux routes aériennes indiquées, à l'exception de ceux qui affectent les points desservis par les entreprises de transports aériens désignées sur le territoire de l'autre Partie contractante ne seront pas considérées comme des modifications au présent accord. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront, en conséquence, effectuer unilatéralement des changements de cet ordre, à condition toutefois d'en donner notification sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si ces dernières, en se fondant sur les principes énoncés à l'article IV du présent accord, constatent que les intérêts de l'une quelconque de leurs entreprises de transports aériens sont lésés du fait qu'une entreprise de transports aériens désignées de la première Partie contractante transporte 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, la deuxième Partie pourra demander que des consultations aient lieu conformément aux dispositions du paragraphe B du présent article.

E) Le présent accord prendra fin un an après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera tenue pour reçue 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, les Parties contractantes 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 désigné de commun accord, ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme; ou

- (ii) if they do not so agree, or 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, or failing that, to the International Court of Justice.

(C) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under Paragraph (B) of this Article.

(D) If and so long as either Contracting Party or a designated air line of either Contracting Party fails to comply with a decision given under Paragraph (B) 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 day it is signed. The Agreement and all relative contracts shall be registered with the International Civil Aviation Organization set up by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944.

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", 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 Norway, the Ministry of Transport and Communications, the Directorate of Civil Aviation, and in the case of Pakistan, the Director General of Civil Aviation and in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the above-mentioned authorities.

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 ultérieurement au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, en l'absence d'un tribunal de cet ordre, au Conseil de ladite organisation ou, à défaut, 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 du présent article.

D) Lorsque et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes, ou une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes, ne se conforme pas à une décision rendue en application des dispositions du paragraphe B du présent article, l'autre Partie contractante pourra restreindre, refuser ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent accord.

Article XII

Le présent accord entrera en vigueur à la date de sa signature. L'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 internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article XIII

Au cas où seraient conclus, en matière de transports aériens, une convention multilatérale ou un accord plurilatéral auxquels adhéreraient les deux Parties contractantes, le présent accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article XIV

A) Aux fins du présent accord, les expressions "territoire", "service aérien" et "entreprise de transports aériens" auront le sens indiqué dans la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

B) L'expression "autorités aéronautiques s'entendra, en ce qui concerne la Norvège, du Ministère des transports et des communications, Direction de l'aviation civile et, en ce qui concerne le Pakistan, du Directeur général de l'aviation civile au Pakistan et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme qui serait habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités précitées.

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, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE this 23rd day of June, 1949 in duplicate at Karachi in the English language.

For the Government of Norway:
(Signed) E. KROGH HANSEN

For the Government of Pakistan:
(Signed) A. T. NAQVI

A N N E X

1. Air lines designated by the Government of Norway shall be entitled to operate air services on the route specified in this paragraph:

Route: Norway—Amsterdam—Geneva—Rome—Cairo—Basra—Karachi—Bombay—Calcutta—Bangkok—Hongkong—Shanghai, and to points beyond, in both directions.

2. Air lines designated by the Government of Pakistan shall be entitled to operate air services in both directions on a route to, from and across Norway to be mutually agreed upon later.

3. (A) Points on any of the specified routes may at the option of the designated air line, 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 desired to be 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, prior consent of the Party in whose territory a service is to terminate must be obtained. 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.

C) L'annexe au présent accord sera considérée comme faisant partie dudit accord et toutes mentions de l' "accord" viseront également l' "annexe", sauf lorsqu'il en sera expressément disposé autrement.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

FAIT en double exemplaire, en langue anglaise, à Karachi, le 23 juin 1949.

Pour le Gouvernement de la Norvège:

(Signé) E. Krogh HANSEN

Pour le Gouvernement du Pakistan:

(Signé) A. T. NAQVI

ANNEXE

1. Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement norvégien seront autorisées à exploiter des services aériens sur la route indiquée dans le présent paragraphe:

Route: Norvège—Amsterdam—Genève—Rome—Le Caire—Bassora—Karachi—Bombay—Calcutta—Bangkok—Hongkong—Changhai, et à destination de points situés au-delà, dans les deux sens.

2. Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Pakistan seront autorisées à exploiter des services aériens, dans les deux sens, sur une route à destination et en provenance de la Norvège et traversant ce pays, qui sera convenue à une date ultérieure.

3. A) L'entreprise de transports aériens désignée pourra décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, ses aéronefs ne feront pas escale à certains points situés sur l'une des routes indiquées.

B) Si, à un moment quelconque, un des services aériens indiqués d'une Partie Contractante désire assurer des voyages réguliers dont le point d'aboutissement se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante sans que leur itinéraire soit seulement une partie de celui d'un service aérien direct desservant des points situés au-delà dudit territoire, l'autorisation préalable de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le service envisagé doit avoir son point terminus devra être obtenue. Cette dernière Partie contractante aura le droit de désigner le point terminus, sur son territoire, de ces voyages réguliers sur la route aérienne indiquée. Si elle décide de fixer un nouveau point terminus pour les voyages réguliers en question, elle devra en aviser l'autre Partie contractante six mois à l'avance au moins.

No. 551

**NETHERLANDS
and
SWITZERLAND**

**Provisional Agreement relating to air services (with annex).
Signed at Berne, on 7 March 1949**

French official text communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

**PAYS-BAS
et
SUISSE**

**Accord provisoire relatif aux lignes aériennes (avec annexe).
Signé à Berne, le 7 mars 1949**

Texte officiel français communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

N° 551. ACCORD¹ PROVISOIRE RELATIF AUX LIGNES AERIENNES ENTRE LA SUISSE ET LES PAYS-BAS. SIGNE A BERNE, LE 7 MARS 1949

Le Gouvernement Néerlandais et le Conseil Fédéral Suisse considérant

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

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

qu'il est nécessaire, en conséquence, de conclure entre les Pays-Bas et la Suisse un accord réglementant les transports aériens par des lignes régulières,

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

Article premier

a. Les parties contractantes s'accordent l'une à l'autre en temps de paix les droits spécifiés à l'annexe ci-jointe pour l'établissement des lignes aériennes 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 convenues et décidera de la date d'ouverture de ces lignes.

Article 2

a. Chaque partie contractante devra, sous réserve de l'article 8 ci-après, délivrer sans délai 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 convenues, ces entreprises pourront être appelées à justifier de leur qualification, conformément aux lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques délivrant l'autorisation d'exploitation.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 7 mars 1949, conformément aux dispositions du paragraphe *a* de l'article 11.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 551. PROVISIONAL AGREEMENT¹ BETWEEN SWITZERLAND AND THE NETHERLANDS RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT BERNE, ON 7 MARCH 1949

Whereas the Netherlands Government and the Swiss Federal Council consider

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

that it is desirable to organize in a safe and orderly form regular air communications and to develop as far as possible international co-operation in this field;

that it is therefore necessary to conclude an agreement between the Netherlands and Switzerland regulating air transport by regular services,

Now therefore they have for this purpose appointed representatives who, being duly authorized, have agreed upon the following provisions:

Article 1

a. The Contracting Parties grant each other in peacetime the rights specified in the Annex hereto for the establishment of the international air services described therein, which pass through or serve their respective territories.

b. Each Contracting Party shall designate one or more airlines to operate the agreed services and shall decide upon the date of opening of such services.

Article 2

a. Each Contracting Party shall, subject to the provisions of article 8, issue without delay the requisite operating permit to the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

b. Nevertheless, before being authorized to open the agreed services, such airlines may be called upon to provide proof of qualification in accordance with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities issuing the operating permit.

¹ Came into force on 7 March 1949, as from the date of signature, in accordance with article 11 (*a*).

Article 3

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 correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise et les pays auxquels le trafic est destiné.

d. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer, aux points spécifiés aux tableaux ci-après, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Gouvernements Néerlandais et Suisse 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 convenues;

3°. à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des lignes locales et régionales.

Article 4

Les tarifs seront fixés d'un commun accord par les entreprises désignées à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque ligne. En fixant ces tarifs, il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA). A défaut de telles recommandations, les entreprises néerlandaises et suisses consulteront les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des parties contractantes. Si les entreprises n'ont pu arriver à une entente ou si une des autorités aéronautiques n'approuve pas ces tarifs, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il serait fait recours à la procédure prévue à l'article 9 du présent accord.

Article 5

a. Les parties contractantes conviennent que les taxes prélevées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par la ou les entreprises de transports

Article 3

The Contracting Parties agree that

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

b. The airlines of the Contracting Parties shall, in the operation of common routes, take into account their mutual interests so as not to affect unduly their respective services.

c. The services specified in the annexed schedules shall have as their primary objective the provision of capacity corresponding to the traffic demands between the country of the airline and the countries of destination.

d. The right to embark or disembark, at the points specified in the annexed schedules, international traffic destined for or coming from third countries, shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which the Netherlands and Swiss Governments subscribe and in such a manner that capacity shall be related:

1. to traffic demands between the country of origin and the countries of destination;
2. to the requirements of economic operation of the agreed services;
3. to the traffic demands of the areas through which the airline passes after taking account of local and regional services.

Article 4

Rates shall be fixed at reasonable levels by agreement between the designated airlines, regard being paid to economy of operation, reasonable profit and the characteristics of each service. In fixing such rates regard shall also be paid to the recommendations of the International Air Transport Association (I.A.T.A.). In default of such recommendations, the Netherlands and Swiss airlines shall consult the airlines of third countries operating the same routes. The rates shall be submitted to the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval. If the airlines are unable to reach agreement or if one of the aeronautical authorities does not approve such rates, those authorities shall endeavour to find a solution. In the last resort the procedure provided in article 9 of the present agreement shall be applied.

Article 5

a. The Contracting Parties agree that the charges imposed for the use of airports or other facilities by the airline or airlines of either of them shall

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 et les pièces de rechange introduits ou pris à bord 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 seront exempts des droits de douane et bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux.

c. Tout aéronef que la ou les entreprises de transports aériens désignées par une partie contractante utilise sur les lignes convenues, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans les aéronefs seront, sur le territoire de l'autre partie contractante, exempts des droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

d. Les approvisionnements énumérés au paragraphe *c.* du présent article et bénéficiant de l'exemption ci-dessus définie ne pourront être déchargés qu'avec l'approbation des autorités douanières de l'autre partie contractante. Ils demeureront soumis au contrôle douanier de l'autre partie contractante jusqu'à leur réexportation éventuelle.

Article 6

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

Article 7

a. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre partie contractante.

b. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipage ou marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités, l'immigration, les passeports, les douanes et

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 in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use by machines of that airline shall be exempt from customs duties and shall enjoy national or most-favoured-nation treatment with respect to inspection fees and other national duties and charges.

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

d. The supplies enumerated in paragraph *c* of the present article, and enjoying the exemption provided above, may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. They shall remain under the customs supervision of the other Contracting Party until their re-exportation.

Article 6

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

Article 7

a. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its own territory of aircraft engaged in international air navigation, or to flights of such aircraft above its territory, shall be applied to aircraft of the airline or airlines of the other Contracting Party.

b. The laws and regulations in force in the territory of one Contracting Party respecting the entry, stay and departure of passengers, crews or cargo, such as those relating to procedure, immigration, passports, customs and

la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages ou marchandises transportés par les aéronefs des entreprises de l'autre partie contractante pendant que ces aéronefs se trouvent sur ledit territoire.

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

Article 8

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 7 ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 9

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

b. Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale établi par la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944¹.

c. Toutefois, les parties contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant toute autre personne ou organisme désigné par elles.

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

Article 10

Le présent accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 11

a. Le présent accord 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 de

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

quarantine, shall be applied to passengers, crews or cargo carried by aircraft of the airlines of the other Contracting Party while within that territory.

c. Simplified procedure shall be used in the case of passengers in transit through the territory of either Contracting Party. Baggage and cargo in transit shall be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges.

Article 8

Each Contracting Party reserves the right to refuse or revoke an operating permit in respect of an airline designated by the other Contracting Party whenever it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of either Contracting Party or whenever that airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article 7 or to perform its obligations under this agreement.

Article 9

a. The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute relative to the interpretation or application of this agreement or of the annex thereto which is incapable of settlement by direct negotiation.

b. Such disputes shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization established by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.¹

c. The Contracting Parties may however by agreement settle the dispute by referring it either to an arbitration tribunal or to any other person or body designated by them.

d. The Contracting Parties undertake to comply with the award.

Article 10

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

Article 11

a. This Agreement shall come into force on the date of its signature.

b. The competent aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together from time to time in a spirit of close collaboration with a

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

s'assurer de l'application des principes définis à l'accord et à son annexe et de leur exécution satisfaisante.

c. Des modifications à l'annexe au présent accord ou aux tableaux ci-après pourront être convenues entre les autorités aéronautiques compétentes.

d. Toute modification des routes aériennes mentionnées aux tableaux ci-annexés, qui affecterait des escales dans des territoires autres que ceux des parties contractantes, ne sera pas considérée comme une modification à l'Annexe. L'autorité aéronautique de chaque partie contractante pourra en conséquence procéder unilatéralement à une telle modification, sous réserve toutefois de sa notification sans délai à l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante. Si cette dernière estime eu égard aux principes énoncés à l'article 3 que les intérêts de ses entreprises de transports aériens sont affectés par le fait qu'un trafic est assuré entre son propre territoire et la nouvelle escale en pays tiers par les entreprises de l'autre partie contractante, elle se concertera avec l'autorité aéronautique de cette dernière, afin de parvenir à un accord satisfaisant.

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

FAIT à Berne, le 7 mars 1949, en double exemplaire, en langue française.

Pour le Gouvernement Néerlandais:
J. BOSCH VAN ROSENTHAL

Pour le Conseil Fédéral Suisse:
MAX PETITPIERRE

view to satisfying themselves that the principles laid down in the agreement and in the annex thereto are being applied and properly carried out.

c. Modifications of the annex to this agreement or of the schedules thereto may be made by agreement between the competent aeronautical authorities.

d. Changes in the air routes specified in the schedules annexed hereto which relate to stops in territory other than that of the Contracting Parties 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 those authorities consider that having regard to the principles set forth in article 3, the interests of its airlines are affected by carriage by the airlines of the other Contracting Party of traffic between its territory and the new stop in a third country, it shall consult with that Party with a view to arriving at a satisfactory agreement.

e. Either Contracting Party may terminate the agreement by giving one year's notice to the other Party.

DONE at Berne, on 7 March 1949, in two copies, in French.

For the Netherlands Government:

J. BOSCH VAN ROSENTHAL

For the Swiss Federal Council:

MAX PETITPIERRE

ANNEXE

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.

TABLEAU I

LIGNES QUE PEUVENT EXPLOITER LES ENTREPRISES SUISSES DE TRANSPORTS AÉRIENS

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination en territoire néerlandais</i>	<i>Points au-delà</i>
Zurich	Francfort sur-le-Main	Amsterdam et ou	Royaume-Uni
Bâle		Eindhoven et ou	
Genève		Rotterdam	

TABLEAU II

LIGNES QUE PEUVENT EXPLOITER LES ENTREPRISES NÉERLANDAISES DE TRANSPORTS AÉRIENS

1. Amsterdam—Bâle vv.
2. Amsterdam ou Eindhoven—Zurich vv.
3. Amsterdam—Genève—Madrid—Lisbonne vv.
4. Amsterdam—Genève—Rome—Tunisie vv.
5. Amsterdam—Genève ou Zurich—Lisbonne—Amérique du Sud vv.
6. Amsterdam—Genève ou Zurich—Rome—(Athènes)—points dans le Proche et le Moyen Orient vv.

Les escales intermédiaires et le point terminus de la ligne 6 devront encore faire l'objet d'un accord spécial entre les autorités aéronautiques compétentes.

ANNEX

The airlines designated by either Contracting Party shall enjoy rights of transit and non-traffic stops in the territory of the other Contracting Party; they may also use the airports and ancillary facilities provided for international traffic. They shall also enjoy, in the territory of the other Contracting Party and on the services set out in the following schedules, the right of picking up or discharging international traffic in passengers, mail and cargo in accordance with the provisions of this agreement.

SCHEDULE I

SERVICES WHICH MAY BE OPERATED BY SWISS AIRLINES

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Destination in Netherlands territory</i>	<i>Points beyond</i>
Zurich	Frankfurt-on-Main	Amsterdam and/or	United Kingdom
Basle		Eindhoven and/or	
Geneva		Rotterdam	

SCHEDULE II

SERVICES WHICH MAY BE OPERATED BY NETHERLANDS AIRLINES

1. Amsterdam—Basle in both directions.
2. Amsterdam or Eindhoven—Zurich in both directions.
3. Amsterdam—Geneva—Madrid—Lisbon, in both directions.
4. Amsterdam—Geneva—Rome—Tunisia, in both directions.
5. Amsterdam—Geneva or Zurich—Lisbon—South America, in both directions.
6. Amsterdam—Geneva or Zurich—Rome—(Athens)—points in the Near and Middle East, in both directions.

The intermediate and terminal points of service 6 may be the subject of a special agreement between the competent aeronautical authorities.

No. 552

**INDIA
and
AUSTRALIA**

Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at New Delhi, on 11 July 1949

English official text communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

**INDE
et
AUSTRALIE**

Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à New-Delhi, le 11 juillet 1949

Texte officiel anglais communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

No. 552. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA AND THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT NEW DELHI, ON 11 JULY 1949

The Government of India and the Government of the Commonwealth of Australia,

Desiring to conclude an agreement for the operation of air services,
Agree 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") on the routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes").

Article II

(A) Each of the specified air services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights under this Agreement 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 the "designated airline") for the specified air route concerned, and
- (2) the Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the airline concerned pursuant to paragraph (B) of this Article which it shall do with the least possible delay.

(B) A 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.

¹ Came into force on 11 July 1949, in accordance with article XII.

TRADUCTION—TRANSLATION

N° 552. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'INDE
ET LE GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH D'AUS-
TRALIE RELATIF AUX SERVICES AERIENS. SIGNE A
NEW-DELHI, LE 11 JUILLET 1949

Le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement du Commonwealth d'Australie,

Désireux de conclure un accord en vue de l'exploitation de services aériens,

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 au présent accord (ci-après dénommés "les services aériens indiqués") sur les routes indiquées dans ladite annexe (ci-après dénommées "les routes aériennes indiquées").

Article II

A) Chacun des services aériens indiqués pourra commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés en vertu du présent accord, à condition:

- 1) que la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés ait désigné une entreprise de transports aériens (ci-après dénommée "entreprise de transports aériens désignée") pour exploiter la route aérienne indiquée en question, et
- 2) que la Partie contractante qui aura accordé les droits ait donné à l'entreprise de transports aériens intéressée la permission d'exploitation voulue, conformément au paragraphe B du présent article, ce qu'elle devra faire dans le plus bref délai possible.

B) Toute entreprise de transports aériens désignée pourra être tenue de prouver aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui accorde les droits, 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.

¹ Entré en vigueur le 11 juillet 1949, conformément aux dispositions de l'article XII.

(C) The operation of each of the specified air services shall be subject to the agreement of the Contracting Party concerned that its 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 mail, 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.

(B) Subject to the provisions of paragraph (C) of this Article each Contracting Party shall have the right to authorise its designated airlines to make available for the carriage of the traffic specified in paragraph (A) of this Article whether on services terminating in or on services passing through the territory of the other Contracting Party half the capacity for the specified air services determined in accordance with the provisions of the said paragraph (A).

(C) (i) If the designated airlines of either Contracting Party are not able or willing to provide the whole of the capacity to which that Contracting Party is entitled in accordance with paragraph (B) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall authorise the designated airlines of the other Contracting Party to provide additional capacity equal to the difference between the capacity actually provided by the designated airlines of the first Contracting Party and the capacity to which that Contracting Party is entitled under the said paragraph (B) (hereinafter referred to as "the deficient capacity").

C) L'exploitation de chacun des services aériens indiqués sera soumise à l'approbation de la Partie contractante intéressée qui appréciera si l'organisation de la route en vue des transports civils sur la route aérienne indiquée est suffisante pour permettre l'exploitation des services aériens en toute sécurité.

Article III

Sous réserve des dispositions de l'article IV, les entreprises de transports aériens de chacune des Parties contractantes qui exploitent les services aériens indiqués, pourront décharger et charger en trafic international sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points 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 aérienne indiquée en question.

Article IV

A) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes fixeront de concert, pour une période convenue, la capacité totale nécessaire pour assurer, à un facteur de charge normal, l'acheminement de tout le trafic, c'est-à-dire le transport des passagers, des marchandises et du courrier qu'il est raisonnablement possible de prévoir comme devant provenir du territoire de chacune des Parties contractantes et être débarqué sur le territoire de l'autre Partie contractante en utilisant les services aériens indiqués qui seront exploités durant ladite période sur chacune des routes aériennes indiquées.

B) Pour acheminer le trafic visé au paragraphe A du présent article, soit par des services dont le point d'aboutissement se trouve sur le territoire de l'une des Parties contractantes, soit par des services traversant ledit territoire, chacune des Parties contractantes aura le droit, sous réserve des dispositions du paragraphe C du présent article, d'autoriser ses entreprises de transports aériens désignées à fournir la moitié de la capacité des services aériens indiqués qui aura été fixée conformément aux dispositions dudit paragraphe A.

C) i) Si les entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure de fournir toute la capacité à laquelle elles ont droit, conformément au paragraphe B du présent article ou ne sont pas disposées à la fournir, les autorités aéronautiques des Parties contractantes autoriseront les entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante à fournir une capacité supplémentaire égale à la différence entre la capacité effectivement fournie par les entreprises de transports aériens désignées de la première Partie contractante et la capacité à laquelle ladite Partie contractante a droit en vertu des dispositions dudit paragraphe B (ci-après dénommée "capacité manquante").

(ii) If the designated airlines of one Contracting Party which have been providing less than the capacity to which that Contracting Party is entitled become able and willing to provide the whole or part of the deficient capacity, they may serve a notice of not less than four months to this effect on the aeronautical authorities of both Contracting Parties and also on the airlines which have been providing the additional capacity. In such event, and unless both the said aeronautical authorities direct within 30 days of the receipt of the notice that the notice shall not take effect, the latter airlines shall on or before the expiry of the said notice accordingly withdraw the whole or part of the additional capacity which they had been providing and the former airlines shall then provide the deficient capacity or part thereof, as the case may be.

(D) The designated airlines of either Contracting Party may set down and pick up in the territory of the other Contracting Party traffic coming from or destined for third countries on any specified air route, only in accordance with the following provisions:

- (i) If such third country is situated between the territories of the Contracting Parties, any part of the capacity provided by those airlines in accordance with the provisions of paragraphs (A), (B) and (C) of this Article may be used for this purpose.
- (ii) If such third country is situated beyond the territory of the other Contracting Party, the capacity that may be used for this purpose shall be such as shall be agreed between the aeronautical authorities of both the Contracting Parties as being unlikely to prejudice unduly, during an agreed period, the interests of the airlines of the other Contracting Party operating between the latter's territory and the third country concerned.

(E) In order to meet seasonal fluctuations or unexpected demands of a temporary character the designated airlines may agree between them such temporary increases in the agreed capacities as are necessary to meet the traffic need. Any such increases shall be reported forthwith to the aeronautical authorities of the Contracting Parties either of whom may disapprove such increases. Upon such disapproval such increases shall cease to operate.

(F) (i) In this Article, "agreed period" means the first six months from the date this Agreement comes into force and, thereafter, every succeeding period of six months unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

ii) Si les entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes qui ont fourni une capacité inférieure à celle à laquelle a droit ladite Partie contractante deviennent capables de fournir en totalité ou en partie la capacité manquante et qu'elles sont disposées à la fournir, elles pourront en aviser quatre mois à l'avance au moins les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, ainsi que les entreprises de transports aériens qui ont fourni la capacité supplémentaire. Dans ce cas, à moins que lesdites autorités aéronautiques ne décident dans les trente jours de sa réception que le préavis ne portera pas effet, les entreprises de transports aériens mentionnées en dernier lieu devront, à l'expiration dudit préavis ou avant son expiration, retirer en totalité ou en partie la capacité supplémentaire qu'elles fournissaient, et les entreprises de transports aériens mentionnées en premier lieu fourniront alors la capacité manquante en totalité ou en partie suivant le cas.

D) Les entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes pourront décharger et charger sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination de pays tiers, sur l'une quelconque des routes aériennes indiquées, à condition de se conformer aux dispositions suivantes :

- i) Si le pays tiers est situé entre les territoires des Parties contractantes, une fraction quelconque de la capacité fournie par lesdites entreprises conformément aux dispositions des paragraphes A, B et C du présent article pourra être utilisée à cet effet.
- ii) Si le pays tiers est situé au-delà du territoire de l'autre Partie contractante, la capacité qui pourra être utilisée à cet effet sera celle qui sera fixée de commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes comme ne risquant pas, au cours d'une période convenue de porter indûment préjudice aux intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante qui exploitent un service entre le territoire de cette dernière et le pays tiers en question.

E) En vue de faire face aux fluctuations saisonnières ou aux demandes imprévues de caractère temporaire, les entreprises de transports aériens désignées pourront décider de commun accord d'augmenter à titre provisoire les capacités convenues, dans la mesure nécessaire pour satisfaire aux besoins du trafic. Les augmentations de cet ordre devront être signalées sans délai aux autorités aéronautiques des Parties contractantes qui pourront, chacune en ce qui les concerne, s'y opposer. S'il y a opposition, les augmentations seront supprimées.

F) i) Au sens du présent article, l'expression "période convenue" désigne les six premiers mois qui suivront la date d'entrée en vigueur du présent accord et, après cette date, toute période consécutive de six mois, à moins que les autorités aéronautiques n'en décident autrement.

(ii) The capacity to be provided shall be discussed in the first instance between the designated airlines of the Contracting Parties and, if possible, agreed between them. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall have the right to be represented at these discussions.

(iii) Any agreement so reached between the designated airlines of the Contracting Parties shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such approval by the aeronautical authorities shall constitute an agreement as required by paragraphs (A), (C) and (D) of this Article.

(iv) If the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to agree on any matter on which their agreement is required under the provisions of this Article the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement thereon. If the Contracting Parties fail to reach such agreement the provisions of Article XI of this Agreement shall apply.

(v) 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 the capacities provided on their existing air services.

Article V

The designated airlines of each Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party on the following conditions:

- (i) that it is justified by reason of economy of operation;
- (ii) that the aircraft used on the section more distant from the terminal in the territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;
- (iii) that the aircraft of smaller capacity shall be scheduled to connect with the aircraft of larger capacity and shall arrive at the point of change for the primary purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and
- (iv) that the provisions of Article IV shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

ii) La capacité qui devra être fournie fera l'objet, en premier lieu, de discussions entre les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes et elle sera fixée, si possible, de commun accord entre elles. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes auront le droit de se faire représenter à ces discussions.

iii) Tout accord intervenu entre les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. L'approbation des autorités aéronautiques constituera un accord au sens des paragraphes A, C et D du présent article.

iv) Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord sur une question pour laquelle leur entente est nécessaire en vertu des dispositions du présent article, les Parties contractantes s'efforceront elles-mêmes d'aboutir à un accord à ce sujet. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre, les dispositions de l'article XI du présent accord deviendront applicables.

v) En attendant la conclusion de toute étude de la capacité entreprise en conformité des dispositions du présent article, les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes auront le droit de maintenir les capacités fournies par leurs services aériens en exploitation.

Article V

Les entreprises de transports aériens désignées par chaque Partie contractante pourront effectuer une rupture de charge en un point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante aux conditions suivantes: ✓

- i) que cette rupture de charge se justifie par des raisons d'économie d'exploitation;
- ii) que les aéronefs utilisés sur la section de la route plus éloignée du point d'aboutissement dans le territoire de la première Partie contractante, soient d'une capacité inférieure à celle des aéronefs utilisés sur la section plus proche;
- iii) que les aéronefs de capacité moindre, dont l'horaire sera fixé de manière à assurer la correspondance avec les aéronefs de capacité plus grande, arrivent au point où s'effectuera la rupture de charge à l'effet, essentiellement, de transporter les passagers, les marchandises et le courrier transbordés des aéronefs de capacité plus grande ou destinés à être transférés à bord de ceux-ci; et
- iv) que les dispositions de l'article IV régissent tous les arrangements en ce qui concerne la rupture de charge.

Article VI

(A) The tariffs to be charged for the carriage of passengers and cargo on any of the specified air services shall be fixed at reasonable levels, due regard 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 charged by other airlines on the route or section thereof concerned.

(B) The tariffs in respect of each route and each section thereof shall be agreed between the designated airlines concerned in consultation with other airlines operating on the same route or section and shall have regard to any relevant rates adopted by the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, except that the approval of the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not be necessary in respect of tariffs for a route or section in which no designated airline of that Contracting Party is concerned. In the event of disagreement between the designated airlines concerned or in case the aeronautical authorities do not approve the tariffs as required under this paragraph, the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement between themselves failing which the dispute shall be dealt with in accordance with Article XI. Pending determination of the tariffs in accordance with this Article, the tariffs already in force shall prevail.

(C) Nothing in this Article shall be deemed to prevent either Contracting Party, in agreement with the other Contracting Party, from bringing into force tariffs fixed in accordance with practice recommended from time to time by the International Civil Aviation Organisation.

Article VII

(A) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and remaining on board on departure from the last airport of call in that territory shall be accorded, with respect to customs duty, inspection fees or similar charges, treatment not less favourable than that granted by the second Contracting Party to its national airlines engaged in international public transport: Provided that neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airlines of the other Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection

Article VI

A) Les tarifs applicables au transport des passagers et des marchandises par l'un quelconque des services aériens indiqués seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les conditions d'une exploitation économique, la réalisation d'un bénéfice normal, les différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) ainsi que les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens sur la route ou une section de la route en question.

B) Les tarifs applicables pour chaque route et chaque section de celle-ci seront fixés de commun accord par les entreprises de transports aériens désignées, après consultation des autres entreprises de transports aériens exploitant la même route ou la même section, compte dûment tenu des tarifs adoptés en la matière par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes, étant entendu que l'approbation des autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne sera pas nécessaire en ce qui concerne les tarifs applicables sur une route ou section de cette route à laquelle n'est intéressée aucune entreprise de transports aériens désignée de ladite Partie contractante. En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens désignées intéressées ou si les autorités aéronautiques ne donnent pas aux tarifs l'approbation requise en vertu des dispositions du présent paragraphe, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à une entente; si elles n'y parviennent pas, leur différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XI. En attendant que les tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà établis resteront en vigueur.

C) Aucune disposition du présent article ne sera interprétée comme interdisant à l'une des Parties contractantes de mettre en vigueur, d'accord avec l'autre Partie contractante, des tarifs fixés conformément aux méthodes recommandées de temps à autre par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article VII

A) Les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord introduits ou pris à bord des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et demeurant à bord lors du départ au dernier aéroport d'escale sur ledit territoire bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais de visite et autres taxes similaires, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé par la seconde Partie contractante à ses entreprises de transports aériens nationales assurant des transports aériens internationaux destinés au

fees or similar charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airlines of the first Contracting Party.

(B) If, in the opinion of the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties, the administration of regulations relating to customs, immigration, quarantine and similar matters in the territory of the other Contracting Party imposes an onerous burden on its designated airlines in the operation of the air services pursuant to this Agreement, the aeronautical authorities of such other Contracting Party shall, upon request, enter into consultation to examine the situation.

Article VIII

(A) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on request:

- (i) information concerning the authorisations extended to its designated airlines to operate the specified air services;
- (ii) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the capacity of the specified air services;
- (iii) such periodical statements as may reasonably be required relating to the traffic carried by the designated airlines on the specified air services including information concerning the origin and destination of such traffic; and
- (iv) such other information in respect of the operation of the specified air services as may be required to enable the aeronautical authorities to satisfy themselves that the requirements of this Agreement are being duly observed.

(B) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables and tariff schedules and particulars concerning the types of aircraft to be operated on the specified air services.

Article IX

(A) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke, or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to, an operating permission to a designated airline of the other Contracting Party, if

public; il est entendu qu'aucune des Parties contractantes ne sera tenue d'accorder aux entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante une exonération ou une remise en matière de droits de douane, de frais de visite ou autres taxes similaires, à moins que l'autre Partie contractante n'accorde l'exonération ou la remise desdites taxes aux entreprises de transports aériens désignées de la première Partie contractante.

B) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment que l'application, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des lois et règlements relatifs aux formalités de douane, d'immigration, de quarantaine et autres questions analogues, fait subir une charge excessive à ses entreprises de transports aériens désignées en ce qui concerne les services aériens qu'elles exploitent en vertu du présent accord, les autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante entreront en consultation, sur demande, pour examiner la situation.

Article VIII

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante sur leur demande:

- i) des renseignements au sujet des autorisations accordées à ses entreprises de transports aériens pour exploiter des services aériens indiqués;
- ii) les statistiques de trafic qui pourront être nécessaires pour procéder à l'examen de la capacité des services aériens indiqués;
- iii) les relevés périodiques normalement nécessaires relatifs au trafic acheminé par les entreprises de transports aériens désignées au cours de l'exploitation des services aériens indiqués, y compris les renseignements concernant la provenance et la destination dudit trafic; et
- iv) tous autres renseignements relatifs à l'exploitation des services aériens indiqués qui pourront être nécessaires aux autorités aéronautiques pour s'assurer que les règles posées dans le présent accord sont fidèlement observées.

B) Chaque Partie contractante invitera ses entreprises de transports aériens désignées à fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des barèmes de tarifs ainsi que la description des types d'appareils qui seront utilisés pour les services aériens indiqués.

Article IX

A) Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation à une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante ou d'imposer, en ce qui concerne ladite permission, les conditions appropriées qu'elle jugera nécessaires:

- (i) the first Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of such designated airline are vested in the other Contracting Party or its nationals,
- (ii) such designated airline fails to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party, or
- (iii) in the judgement of the first Contracting Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted to the other Contracting Party in accordance with this Agreement.

(B) Except in the case of failure to comply with laws and regulations, such action shall be taken only after due notice has been given to the designated airline concerned and after opportunity has been given for consultation between the Contracting Parties. In the event of action by one Contracting Party under this Article the rights of the other Contracting Party under Article XI shall not be prejudiced.

Article X

(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 contained in this Agreement.

(B) Either Contracting Party may at any time request consultation with the other with a view to initiating any amendments of this 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 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 intermediate stopping places on the specified air routes authorised to its designated airlines except those which

- (1) change the places served by a designated airline in the territory of the other Contracting Party, or
- (2) result in the route ceasing to be reasonably direct,

shall not be considered as modifications of this Agreement and either Contracting Party may therefore make such changes: Provided that notice of any such changes shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If the aeronautical authorities of such second Contracting

- i) lorsque la première Partie contractante n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise de transports aériens désignée se trouvent entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ses ressortissants;
- ii) lorsque ladite entreprise de transports aériens désignée ne se conformera pas aux lois et règlements de la première Partie contractante; ou
- iii) si la première Partie contractante estime que les conditions auxquelles les droits ont été accordés à l'autre Partie contractante conformément au présent accord ne sont pas remplies.

B) Sauf dans les cas où les lois et règlements n'auront pas été observés, aucune mesure de cet ordre ne sera prise avant que l'entreprise de transports aériens désignée n'en ait été dûment notifiée et que les Parties contractantes n'aient eu la possibilité de se consulter. Les mesures que l'une des Parties contractantes pourrait prendre aux termes du présent article ne porteront pas atteinte aux droits conférés à l'autre Partie contractante en vertu de l'article XI.

Article X

A) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront régulièrement dans un esprit d'étroite collaboration 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 points d'escale intermédiaires sur les routes aériennes indiquées que ses entreprises de transports aériens désignées sont autorisées à exploiter, à l'exception de ceux qui :

- 1) affectent les points desservis par une entreprise de transports aériens désignée dans le territoire de l'autre Partie contractante, ou
- 2) font que la route cesse d'être raisonnablement directe,

ne seront pas considérés comme des modifications du présent accord et chaque Partie contractante pourra, en conséquence, effectuer des changements de cet ordre, étant entendu que de tels changements devront être notifiés sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si ces dernières cons-

Party find that the principles set forth in Article IV of this Agreement are thereby infringed and such infringement affects the interests of any of their airlines because of 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 aeronautical authorities of the second Contracting Party may request consultation in accordance with the provisions of paragraph (A) of this Article.

(D) Whether or not the procedure for consultation provided for in paragraph (B) of this Article has been initiated, either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this Agreement and such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article XI

(A) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement or of its Annex, 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 Organisation, 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.

tatent que lesdits changements dérogent aux principes énoncés à l'article IV du présent accord et que cette dérogation porte atteinte aux intérêts d'une de leurs entreprises de transports aériens du fait qu'une entreprise de transports aériens désignée de la première Partie contractante transporte des passagers, des marchandises ou du courrier entre les territoires de la deuxième Partie contractante et le nouveau point d'escale sur le territoire d'un pays tiers, les autorités aéronautiques de la deuxième Partie contractante pourront demander que des consultations aient lieu conformément aux dispositions du paragraphe A du présent article.

D) Chaque Partie contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent accord, que la procédure de consultation prévue au paragraphe B du présent article ait été ou non engagée; la 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 de dénonciation, 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 tenue pour reçue 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 ou de son annexe, les Parties contractantes 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 institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou, en l'absence 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 du présent article, notamment aux recommandations provisoires.

(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 and its Annex.

Article XII

This Agreement shall come into force on the eleventh day of July One thousand nine hundred and forty-nine.

Article XIII

In the event of the coming into force of a multilateral agreement concerning international air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such multilateral agreement.

Article XIV

To the extent to which they are applicable to the air services established under the present Agreement, the provisions 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 the Convention which shall have duly come into force in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of the present Agreement.

Article XV

(A) For the purpose of this Agreement the terms "territory", "air service" and "airline" shall have the meanings specified in the Convention on International Civil Aviation opened for signature on the seventh day of December, 1944,¹ in this Agreement referred to as "the Convention".

(B) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of India the Director General of Civil Aviation in India, and in the case of the Commonwealth of Australia, the Director General of Civil Aviation, Australia, and in both cases any person or body authorised to perform the functions exercised by the above-mentioned authorities.

(C) The term "capacity" in relation to a specified air service means the extent of accommodation provided and permitted under this Agreement for the carriage of passengers, cargo and mails on the route or section of a route concerned, during an agreed period.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

D) Lorsque et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes, ou une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes, ne se conforme pas aux dispositions du paragraphe C du présent article, l'autre Partie contractante pourra restreindre, refuser ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent accord et de son annexe.

Article XII

Le présent accord entrera en vigueur le onze juillet mil neuf cent quarante-neuf.

Article XIII

Si un accord plurilatéral en matière de transports aériens internationaux auquel adhéreraient les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions dudit accord.

Article XIV

Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens créés en vertu du présent accord, les dispositions de la convention resteront en vigueur sous leur forme actuelle entre les Parties contractantes et pendant toute la durée de l'accord, comme si elles en faisaient partie intégrante, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient un amendement à la convention dûment entré en vigueur; dans ce cas la convention, sous sa forme modifiée, demeurera en vigueur pendant toute la durée du présent accord.

Article XV

A) Aux fins du présent accord, les expressions "territoire", "service aérien" et "entreprise de transports aériens" auront le sens indiqué dans la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944¹ et qui, dans le présent accord, est appelée "la convention".

B) L'expression "autorités aéronautiques" s'entendra, en ce qui concerne l'Inde, du Directeur général de l'aviation civile dans l'Inde, et, en ce qui concerne le Commonwealth d'Australie, du Directeur général de l'aviation civile en Australie et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités précitées.

C) Le terme "capacité" appliqué à un service aérien indiqué désigne la quantité de passagers, de marchandises et de courrier dont le transport est prévu et autorisé en vertu du présent Accord sur la route ou la section d'une route intéressée, au cours d'une période convenue.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

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

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

DONE this eleventh day of July 1949 in duplicate at New Delhi in the English language.

For the Government of India:

(Signed) Jawaharlal NEHRU

For the Government of the Commonwealth of Australia:

(Signed) H. R. GOLLAN

(Signed) E. C. JOHNSTON

ANNEX

Section I

The airlines designated by the Government of India shall be entitled to operate air services in both directions on the routes specified in this Section and to land for traffic purposes in the territory of the Commonwealth of Australia at each of the points specified.

Route 1. India, a point in Pakistan, a point in Burma, a point in Siam, Penang, Singapore, a point in Netherlands East Indies, a point in Indonesia, Darwin to Sydney.

Route 2. India, a point in Pakistan, a point in Burma, a point in Siam, Penang, Singapore, a point in Netherlands East Indies, a point in Indonesia, Darwin, a point in the East coast of Australia to be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, to Fiji.

Section II

The airlines designated by the Government of the Commonwealth of Australia shall be entitled to operate air services in both directions on the routes specified in this Section and to land for traffic purposes in the territory of India at each of the points specified.

Route 1. Australia via Singapore to Calcutta and optionally beyond via Delhi, Karachi, Basra, Cairo and Rome to the United Kingdom and/or other point in Western Europe.

D) L'annexe au présent accord sera considérée comme faisant partie dudit accord et toutes mentions de l' "accord" viseront également l'annexe, sauf lorsqu'il en sera expressément disposé autrement.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

FAIT en double exemplaire, en langue anglaise, à New-Delhi, le onze juillet 1949.

Pour le Gouvernement de l'Inde:

(Signé) Jawaharlal NEHRU

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

(Signé) H. R. GOLLAN

(Signé) E. C. JOHNSTON

ANNEXE

Section I

Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de l'Inde seront autorisées à exploiter des services aériens, dans les deux sens, sur les routes indiquées dans la présente section et à faire des escales commerciales sur le territoire du Commonwealth d'Australie à chacun des points indiqués.

Route n° 1. — De l'Inde à Sydney, via un point au Pakistan, un point en Birmanie, un point au Siam, Penang, Singapour, et un point aux Indes néerlandaises, un point en Indonésie et Darwin.

Route n° 2. — De l'Inde aux Fidji, via un point au Pakistan, un point en Birmanie, un point au Siam, Penang, Singapour, un point aux Indes néerlandaises, un point en Indonésie, Darwin et un point sur la côte orientale de l'Australie dont conviendront les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Section II

Les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Commonwealth d'Australie auront le droit d'exploiter des services aériens dans les deux sens sur les routes indiquées dans la présente section et de faire des escales commerciales sur le territoire de l'Inde, à chacun des points indiqués.

Route n° 1. — De l'Australie à Calcutta, via Singapour, et au-delà facultativement à destination du Royaume-Uni et/ou d'un autre point de l'Europe occidentale, via Delhi, Karachi, Bassora, Le Caire et Rome.

Route 2. Australia via points in Netherlands East Indies, Malayan Peninsula and Ceylon to Bombay and beyond via Karachi, Basra, Cairo and Rome to the United Kingdom and/or other point in Western Europe.

Section III

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

(B) Services on route 2 specified in Section II above shall not terminate in India. If, on any of the other routes, 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.

Section IV

No specified air service shall be operated unless the starting point or the terminal point of the service lies within the territory of the Contracting Party designating the airline.

EXCHANGE OF NOTES

I

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF COMMUNICATIONS

New Delhi, the 11th July, 1949

From Shri V. K. R. Menon, Secretary to the Government of India
To His Excellency the High Commissioner for Australia, New Delhi

Sir,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the Commonwealth of Australia and the Government of India relating to air services, which was signed on behalf of both Governments to-day, and to record hereunder the understanding of the Government of India concerning the following matters:

- (a) That for the purpose of clause (ii) of paragraph (D) of Article IV of the Agreement the interests of the airlines of the Contracting Party

Route n° 2. — De l'Australie à Bombay, via des points situés aux Indes néerlandaises, dans la presqu'île Malaise et à Ceylan, et au-delà à destination du Royaume-Uni et/ou d'un autre point de l'Europe occidentale, via Karachi, Bassora, Le Caire et Rome.

Section III

A) L'entreprise de transports aériens désignée pourra décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, ses aéronefs ne feront pas escale à certains points situés sur l'une des routes indiquées.

B) Les services de la route n° 2 indiquée dans la section II ci-dessus n'auront pas leur point d'aboutissement dans l'Inde. Si, sur l'une des autres routes, un des services aériens indiqués de l'une des Parties contractantes assure des services réguliers dont le point d'aboutissement se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, sans que leur itinéraire soit seulement une partie de celui d'un service aérien direct desservant des points situés au-delà dudit territoire, cette autre Partie contractante aura le droit de désigner le point terminus sur son territoire de ces services réguliers assurés sur la route aérienne indiquée. Si ladite autre Partie contractante décide de fixer un nouveau point terminus pour les services réguliers en question, elle devra en aviser l'autre Partie six mois à l'avance au moins.

Section IV

Aucun service aérien indiqué ne sera exploité dont le point de départ ou le point d'aboutissement ne serait pas situé sur le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transports aériens.

ECHANGE DE NOTES

I

GOVERNEMENT DE L'INDE
MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

New-Delhi, le 11 juillet 1949

Shri V. K. R. Menon, Secrétaire du Gouvernement de l'Inde
à Son Excellence Monsieur le Haut Commissaire d'Australie, New-Delhi
Monsieur le Haut Commissaire,

Me référant à l'accord entre le Gouvernement du Commonwealth d'Australie et le Gouvernement de l'Inde relatif aux services aériens, qui a été signé ce jour au nom des deux Gouvernements, j'ai l'honneur d'exposer ci-après l'interprétation du Gouvernement de l'Inde touchant les questions suivantes :

- a) Aux fins des dispositions du point ii du paragraphe D de l'article IV de l'accord, les intérêts des entreprises de transports aériens de la Partie

beyond whose territory the services are operated by the designated airlines of the other Contracting Party shall be deemed not to be unduly prejudiced if the capacity permitted to the latter airlines does not exceed ten per cent of that which would be required for the carriage of the total air traffic between that territory and the third country concerned.

- (b) That notwithstanding the provisions of Articles III and IV of the Agreement the designated airlines of Australia will not, except with the specific authorisation of the aeronautical authorities of India, embark in India traffic destined for Karachi nor disembark in India traffic originating in Karachi. Correspondingly, notwithstanding the provisions of paragraph (C) of Article X of the Agreement no stopping place between Australia and Fiji will be introduced on Route No. 2 (as referred to in Section I of the Annex) without the specific authorisation of the aeronautical authorities of Australia.
- (c) That the Agreement shall not be so construed as to prevent the airlines designated by the Government of India from operating the specified air services, if they so desire, at a frequency of at least once each week in each direction or at such other frequencies as those airlines may decide, using the Skynaster or other type of aircraft, provided that the said airlines comply with the terms of the Agreement and in particular with Article IV thereof. Correspondingly, the airlines designated by the Government of Australia may, if they so desire, operate the specified air services at such frequencies in each direction as they may decide, using the Constellation or other type of aircraft, provided that the said airlines comply with the terms of the Agreement and in particular with Article IV thereof.

2. I am to request your confirmation of the understandings recorded herein and to suggest that this Note and the reply thereto should constitute an agreement between our two Governments.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir, your obedient servant,

(Signed) V. K. R. MENON
Secretary to the Government of India

contractante au-delà du territoire de laquelle les services sont exploités par les entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante ne seront pas considérées comme subissant un préjudice si la capacité que ces dernières entreprises sont autorisées à exploiter ne dépasse pas 10 pour 100 de celle qui serait nécessaire pour acheminer la totalité du trafic aérien entre ledit territoire et le pays tiers intéressé.

- b) Nonobstant les dispositions des articles III et IV de l'accord, et sauf autorisation expresse des autorités aéronautiques de l'Inde, les entreprises de transports aériens désignées par l'Australie ne pourront pas embarquer dans l'Inde des passagers, des marchandises et du courrier à destination de Karachi ni en débarquer en provenance de Karachi. Il est pareillement entendu que nonobstant les dispositions du paragraphe C de l'article X de l'accord aucune escale ne s'effectuera entre l'Australie et les Fidji sur la route n° 2 (visée dans la section I de l'annexe) sans l'autorisation expresse des autorités aéronautiques de l'Australie.
- c) L'accord ne sera pas interprété comme interdisant aux entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de l'Inde d'exploiter les services aériens indiqués, si elles le désirent, à raison d'un voyage par semaine au moins dans chaque sens ou suivant toute autre fréquence que lesdites entreprises adopteront, en utilisant des aéronefs du type Skymaster ou autre, pourvu que lesdites entreprises de transports aériens se conforment aux dispositions de l'accord, notamment à celles de l'article IV. Pareillement, les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de l'Australie pourront, si elles le désirent, exploiter les services aériens indiqués, dans chaque sens, suivant la fréquence qu'elles adopteront, en utilisant des aéronefs du type Constellation ou autre, pourvu que lesdites entreprises de transports aériens se conforment aux dispositions de l'accord, notamment à celles de l'article IV.

2. J'ai l'honneur de demander à Votre Excellence confirmation de l'interprétation exposée ci-dessus et de proposer que la présente note et la réponse à celle-ci constituent un accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

(Signé) V. K. R. MENON
Secrétaire du Gouvernement de l'Inde

II

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER
FOR THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA IN INDIAAUSTRALIA OFFICE
CONNAUGHT PLACE
NEW DELHI

11th July, 1949

Sir,

I have the honour to refer to your Note of today's date, reading as follows:

[See note I]

2. I am pleased to confirm the understandings as stated above and to acknowledge that your Note and this reply shall constitute an agreement between our two Governments.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir, your obedient servant,

(Signed) H. R. GOLLAN
High Commissioner for Australia in India

(Signed) E. C. JOHNSTON
Assistant Director-General of Civil Aviation

The Secretary to the Government of India
Ministry of Communications
(Through the Ministry of External Affairs)
New Delhi, India

II

HAUT COMMISSARIAT
DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE DANS L'INDE
SERVICES DE L'AUSTRALIE
CONNAUGHT PLACE
NEW-DELHI

Le 11 juillet 1949

Monsieur le Secrétaire,

J'ai l'honneur de me référer à votre note en date de ce jour, conçue dans les termes suivants:

[Voir note I]

2. Je suis heureux de confirmer l'interprétation exposée ci-dessus et de reconnaître que votre note et la présente réponse constituent un accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) H. R. GOLLAN
Haut Commissaire d'Australie dans l'Inde

(Signé) E. C. JOHNSTON
Directeur général adjoint de l'aviation civile

Monsieur le Secrétaire du Gouvernement de l'Inde
Ministère des communications
(s/c du Ministère des affaires extérieures)
New-Delhi (Inde)

No. 553

PHILIPPINES
and
PAKISTAN

Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at Karachi, on 16 July 1949

English official text communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

PHILIPPINES
et
PAKISTAN

Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Karachi, le 16 juillet 1949

Texte officiel anglais communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

No. 553. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES AND THE GOVERNMENT OF PAKISTAN RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT KARACHI, ON 16 JULY 1949

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

Being parties to the Convention² on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond the territories of the Philippines and of Pakistan,

Agree as follows:

Article I

(A) 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") and to carry traffic to, from and in transit over its territory as provided in this Agreement.

(B) The airlines designated as provided in Article II hereof shall have the right to use:

(1) for traffic purposes, airports provided for public use at the points specified in the Annex to this Agreement and ancillary services provided for public use on the air routes specified in the Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes"); and

(2) for non-traffic purposes, all airports and ancillary services provided for public use on the specified air routes, provided that the places of first

¹ Came into force on 16 July 1949, as from the date of signature, in accordance with article XV.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

TRADUCTION—TRANSLATION

N° 553. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA
REPUBLIQUE DES PHILIPPINES ET LE GOUVER-
NEMENT DU PAKISTAN RELATIF AUX SERVICES
AERIENS. SIGNE A KARACHI, LE 16 JUILLET 1949

Le Gouvernement de la République des Philippines et le Gouvernement du Pakistan, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Etant parties à la Convention² relative à l'aviation civile internationale et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, l'un et l'autre ouverts à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et

Désirant conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre les territoires des Philippines et du Pakistan et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

A) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe au présent accord (ci-après dénommés "les services aériens indiqués") et de transporter des passagers, des marchandises et du courrier à destination et en provenance de son territoire et en transit au-dessus de celui-ci dans les conditions prévues par le présent accord.

B) Les entreprises de transports aériens désignées comme il est prévu à l'article II ci-après auront le droit d'utiliser:

- 1) à des fins commerciales, les aéroports destinés à l'usage public situés aux points indiqués dans l'annexe au présent accord et les services auxiliaires destinés à l'usage public sur les routes aériennes indiquées dans ladite annexe (ci-après dénommées "les routes aériennes indiquées") et,
- 2) à des fins non commerciales, tous les aéroports et services auxiliaires destinés à l'usage public sur les routes aériennes indiquées, étant entendu

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 16 juillet 1949, conformément aux dispositions de l'article XV.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

landing and final departure, save in emergency, shall be Customs airports.

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 under this Agreement 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 each specified air route; and
- (2) the Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the airline pursuant to Paragraph (B) of this Article which it shall do with the least possible delay.

(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) Each Contracting Party shall have the right, after consultation with the other Contracting Party, to withhold an operating permission from a designated airline, or to revoke such permission granted to a designated airline, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of any of the rights specified in Article III of this Agreement, if substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that Contracting Party.

Article III

(A) Subject to the provisions of this Agreement, a designated airline of one Contracting Party shall enjoy, while operating the specified air services on a specified air route, the rights:

- (1) to fly its aircraft across the territory of the other Contracting Party;
- (2) to make stops in the said territory for nontraffic purposes; and

que le lieu du premier atterrissage et celui du dernier envol, sauf dans des cas exceptionnels, devront être des aéroports douaniers.

Article II

A) Chacun des services aériens indiqués pourra commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés en vertu du présent accord, à condition que :

- 1) la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés ait désigné une entreprise de transports aériens (ci-après dénommée "entreprise de transports aériens désignée") pour exploiter chaque route aérienne indiquée;
- 2) la Partie contractante qui aura accordé les droits ait donné à l'entreprise de transports aériens l'autorisation d'exploitation voulue, conformément aux dispositions du paragraphe B du présent article, ce qu'elle devra faire dans le plus bref délai possible.

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

C) Chaque Partie contractante aura le droit, après consultation de l'autre Partie contractante, de refuser une permission d'exploitation à une entreprise de transports aériens désignée, ou de la lui retirer si elle a déjà été accordée, ou de soumettre aux conditions qu'elle estimera nécessaires l'exercice par une entreprise de transports aériens désignée, d'un des droits énoncés à l'article III du présent accord, si une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise ne sont pas entre les mains de la Partie contractante qui a désigné ladite entreprise, ou de ressortissants de ladite Partie contractante.

Article III

A) Sous réserve des dispositions du présent accord, les aéronefs d'une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation des services aériens indiqués sur une route aérienne indiquée :

- 1) de survoler le territoire de l'autre Partie contractante;
- 2) de faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et

- (3) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified.

(B) Paragraph (A) 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.

(C) Each Contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any privilege of the nature referred to in Paragraph (B) of this Article on an exclusive basis to any other State or airline of any other State and not to claim any such exclusive privilege from any other State.

Article IV

In order to achieve and maintain equilibrium between the capacity of the specified air services and the requirements of the public for air transport on the specified air routes or sections thereof, and in order to achieve and maintain proper relationship between the specified air services, the Contracting Parties agree as follows:

- (A) The designated airlines of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services for the carriage of traffic between the territories of the two parties;
- (B) To the extent that the airlines of one of the Contracting Parties are temporarily unable to make use of the rights referred to in Paragraph (A), the situation will be mutually examined by the two parties for the purpose of aiding, as soon as possible, the airlines concerned increasingly to make their proper contribution to the services contemplated;
- (C) In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the specified air services, the interests of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same route;

- 3) de faire escale sur ledit territoire aux points indiqués pour ladite route dans l'annexe au présent accord, en vue d'y décharger et d'y charger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination d'autres points ainsi indiqués.

B) Les dispositions du paragraphe A du présent article ne devront pas être interprétées comme conférant aux entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, 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.

C) Chaque Etat contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement prévoyant expressément la concession, sur une base d'exclusivité, à tout autre Etat ou à une entreprise de transports aériens de tout autre Etat, d'un privilège quelconque entrant dans la catégorie de ceux visés au paragraphe B du présent article et à ne demander à aucun autre Etat de lui concéder un privilège exclusif de cette nature.

Article IV

Afin de réaliser et de maintenir l'équilibre entre la capacité des services aériens indiqués et les besoins du public en matière de transports aériens sur les routes aériennes indiquées, ou des sections de celles-ci et afin d'établir et de maintenir des relations appropriées entre les services aériens indiqués, les Parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

- A) Les entreprises de transports aériens désignées de chaque Partie contractante auront la possibilité d'exploiter dans des conditions équitables égales des services aériens destinés au transport des passagers, des marchandises et du courrier entre les territoires des deux Parties contractantes;
- B) Lorsque les entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes ne pourront momentanément faire usage des droits dont il est question au paragraphe A, les deux Parties procéderont en commun à l'examen de la situation en vue d'aider, le plus tôt possible, les entreprises de transports aériens intéressées à apporter graduellement aux services envisagés la contribution qui leur est impartie.
- C) Dans l'exploitation, par les entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes, des services aériens indiqués, les intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie seront pris en considération afin que les services assurés par lesdites entreprises sur tout ou partie de la même route ne soient pas indûment affectés.

- (D) The air transport offered by the designated airlines of each Contracting Party on different sections of the specified air routes shall bear a close relationship to the needs of the public for air transport and to the traffic interests of the airlines concerned as provided in this Agreement;
- (E) The services provided by a designated airline under this Agreement shall retain, as their primary objective, the provision of capacity adequate to the traffic demand between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic, and the right of the designated airlines of either Contracting Party to embark and to disembark, at points in the territory of the other Contracting Party, international traffic destined for or coming from third countries on the specified air routes 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 shall be related:
- (1) to the requirements of the traffic between the country of origin of the air service and destinations on the specified air routes;
 - (2) to the requirements of through airline operations;
 - (3) to the air transport needs of the area through which the airline passes; and
 - (4) to the adequacy of other air transport services established by airlines of the States concerned between their respective territories.

Article V

A designated airline of one Contracting Party may, for the purpose of economy of operation, make a change of gauge (that is, change to aircraft of different capacity) in the territory of the other Contracting Party subject to the following conditions:

- (1) that the aircraft used on the section of the specified air route more distant from the terminal in the territory of the first Contracting Party shall be smaller in capacity than those used on the nearer section;

- D) Les transports aériens assurés par les entreprises de transports aériens désignées de chaque Partie contractante sur diverses sections des routes aériennes indiquées devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transports aériens, ainsi qu'aux intérêts des entreprises de transports aériens intéressées en matière de trafic, ainsi qu'il est prévu au présent accord.
- E) Les services assurés en vertu du présent accord par une entreprise de transports aériens 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; de plus, le droit accordé aux entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties d'embarquer et de débarquer, en trafic international, à des points situés sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers sur des routes aériennes indiquées sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les deux Parties contractantes et sera soumis au principe général suivant lequel la capacité doit être en rapport avec:
- 1) les exigences du trafic entre le pays où le service aérien a son point de départ et les points de destination sur les routes aériennes indiquées;
 - 2) les exigences de l'exploitation des entreprises de transports aériens assurant des services directs;
 - 3) les besoins en matière de transports aériens de la région desservie par l'entreprise de transports aériens; et
 - 4) la suffisance des autres services de transports aériens établie par les entreprises de transports aériens des Etats intéressés entre leurs territoires respectifs.

Article V

En vue d'assurer l'exploitation dans des conditions économiques, une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes pourra effectuer une rupture de charge (c'est-à-dire effectuer un transbordement sur un aéronef de capacité différente) sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux conditions suivantes:

- 1) que les aéronefs utilisés sur la section de la route aérienne indiquée plus éloignée du point d'aboutissement dans le territoire de la première Partie contractante soient d'une capacité inférieure à celle des aéronefs utilisés sur la section de la route plus proche;

- (2) that such smaller aircraft shall be scheduled to provide a connecting service with and shall normally await the arrival of the aircraft of larger capacity;
- (3) that such smaller aircraft shall be operated for the primary purpose of carrying onward to their ultimate destinations passengers who have travelled in the larger aircraft. The capacity of such smaller aircraft shall be determined with primary reference to the traffic travelling in the larger aircraft and normally requiring to be carried onward, and to the provisions of Article IV of this Agreement.

Article VI

(A) The tariffs to be charged by the designated airlines on any of the specified air services operated under this Agreement shall be fixed at reasonable levels, due regard 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 charged by other airlines on the route or any section thereof. These tariffs shall be determined in accordance with the following provisions of this Article.

(B) The tariffs shall, if possible, be agreed in respect of each route between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating on the same route or any section thereof. 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 Contracting Parties.

(C) If the tariffs cannot be agreed in accordance with the provisions of the preceding paragraph, or in the event of disagreement between the designated airlines concerning the tariffs, the Contracting Parties shall endeavour to determine them by agreement between themselves.

(D) If the Contracting Parties fail to agree, the matter shall be dealt with in accordance with the provisions of Article XI of this Agreement.

(E) Pending the settlement of any disagreement of the nature referred to in Paragraphs (C) and (D) above the tariffs already in force shall be charged.

- 2) que les aéronefs de capacité moindre dont l'horaire sera fixé de manière à assurer la correspondance avec les aéronefs de capacité plus grande, attendent normalement l'arrivée de celui-ci, et
- 3) que les aéronefs de capacité moindre soient utilisés essentiellement pour transporter jusqu'à destination les passagers qui ont voyagé à bord des aéronefs de capacité plus grande. La capacité des premiers aéronefs sera fixée en tenant compte de l'importance du trafic transporté à bord des aéronefs de capacité plus grande et qui doit normalement être acheminé jusqu'à destination ainsi que des dispositions de l'article IV du présent accord.

Article VI

A) Les tarifs applicables par les entreprises de transports aériens désignées à tout service aérien indiqué exploité en vertu du présent accord seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les conditions d'une exploitation économique, la réalisation d'un bénéfice normal, les différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort), ainsi que les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens exploitant la même route ou une section de celle-ci. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions ci-après du présent article.

B) Les tarifs applicables pour chaque Partie seront fixés, si possible, de commun accord par les entreprises de transports aériens désignées intéressées, après consultation des autres entreprises de transports aériens exploitant la même route ou une section de celle-ci. L'accord sera obtenu, autant que possible au moyen de la procédure établie par l'Association du transport aérien international en matière de fixation des tarifs. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des Parties contractantes.

C) Si les tarifs ne peuvent être fixés de commun accord conformément aux dispositions du paragraphe précédent, ou en cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens désignées touchant lesdits tarifs, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à une entente en la matière.

D) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, leur différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XI du présent accord.

E) Jusqu'au règlement d'un différend des catégories visées aux paragraphes C et D ci-dessus, les tarifs déjà en vigueur seront appliqués.

Article VII

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

(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 timetables, tariff schedules and all other relevant information concerning the operation of the specified air services and of all modifications thereof.

(C) Each Contracting Party shall, upon request, 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 VIII

(A) Aircraft on a flight to, from or across the territory of the other Contracting Party shall be exempted temporarily from all duty subject to the customs regulations. 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 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.

(B) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airlines of one Con-

Article VII

A) Lorsqu'elles y seront invitées, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procéderont, dans le plus bref délai possible, à un échange de renseignements concernant les autorisations accordées à leurs entreprises de transports aériens désignées respectives en vue d'assurer des services à destination du territoire de l'autre Partie contractante, à travers ledit territoire ou en provenance de celui-ci. Cet échange comportera la communication d'exemplaires des certificats et des autorisations actuellement valables pour l'exploitation des services sur les routes aériennes indiquées, ainsi que celle des amendements, des dispenses et des tableaux de services autorisés.

B) Chaque Partie contractante invitera ses entreprises de transports aériens désignées à communiquer aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs ainsi que tous autres renseignements utiles concernant l'exploitation des services aériens indiqués, et à signaler toutes modifications y apportées.

C) Lorsqu'une demande sera présentée à cet effet, chaque Partie contractante invitera ses entreprises de transports aériens désignées à communiquer aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques de trafic relatives aux passagers, marchandises et courrier transportés par les soins de leurs services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou au-dessus dudit territoire; ces statistiques devront indiquer la provenance et la destination du trafic.

Article VIII

A) Les aéronefs effectuant un voyage à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou à travers ledit territoire, seront exonérés à titre provisoire, de tous droits de douane, sous réserve de se conformer aux règlements douaniers. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord des aéronefs sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'autre Partie contractante ou ses entreprises de transports aériens désignées, ou pour le compte de ladite Partie ou desdites entreprises, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs ou à bord des aéronefs desdites entreprises de transports aériens désignées, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais de visite ou autres taxes imposées par la première Partie contractante, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises de transports aériens nationales assurant des transports publics internationaux ou aux entreprises de transports aériens de la nation la plus favorisée.

B) Les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord

tracting Party, shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees, or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory. Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party, and shall be kept, until re-exportation, under customs supervision and control.

Article IX

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 of failure by a designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party, or in case, in the judgment of the first Contracting Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement. Such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article XI shall not be prejudiced.

Article X

(A) In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult regularly with a view to ensuring the observance of the principles of this Agreement.

(B) Either Contracting Party may, at any time, request consultation with the other with a view to initiating any amendments to this Agreement which may be 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 notes through the Diplomatic Channel.

(C) When the procedure for consultation provided for in Paragraph (B) of this Article has been initiated, either Contracting Party may, at any time, give notice to the other of its desire to terminate this Agreement in accordance with the provision of Article XIV. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation.

demeurant à bord des aéronefs des entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire. Les articles ainsi exonérés ne pourront être déchargés qu'avec l'autorisation des autorités douanières de l'autre Partie contractante et seront gardés sous la surveillance et le contrôle de la douane jusqu'au moment de leur réexportation.

Article IX

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation ou d'imposer en ce qui concerne une permission d'exploitation, les conditions appropriées qu'elle jugera nécessaires lorsqu'une entreprise de transports aériens désignée de 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 conformément au présent accord ne sont pas remplies. Une mesure de cet ordre ne sera prise qu'après consultation entre les Parties contractantes. Les mesures que l'une des Parties contractantes pourrait prendre aux termes du présent article ne porteront pas atteinte aux droits conférés à l'autre Partie en vertu de l'article XI.

Article X

A) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront régulièrement dans un esprit d'étroite collaboration 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 par suite de ces négociations prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes effectué par la voie diplomatique.

C) Lorsque la procédure de consultation prévue au paragraphe B du présent article aura été engagée, chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent accord conformément aux dispositions de l'article XIV. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

(D) Changes made by either Contracting Party in the specified air routes, except those which change (1) the final point of departure within its own territory and (2) the points served by its designated airlines in the territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications of this Agreement. The aeronautical authorities of either Contracting Party may 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 Article IV of 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 second Contracting Party may request consultation in accordance with the provisions of Paragraph (B) of this Article.

Article XI

(A) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this 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:

- (1) 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
- (2) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation or, if there be no such tribunal, to the Council of the said Organisation.

(C) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under Paragraph (B) of this Article.

(D) If, and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under Paragraph (B) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or

D) Les changements apportés par l'une des Parties contractantes aux routes aériennes indiquées, à l'exception de celles qui modifient 1) le dernier point d'envol sur son propre territoire et 2) les points desservis par ses entreprises de transports aériens désignées dans le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérées comme des modifications au présent accord. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront, en conséquence, effectuer unilatéralement des changements de cet ordre à condition toutefois d'en donner notification sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si ces dernières, en se fondant sur les principes énoncés à l'article IV du présent accord, constatent que les intérêts de l'une quelconque de leurs entreprises de transports aériens sont lésés du fait qu'une entreprise de transports aériens désignée de la première Partie contractante transporte 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, la deuxième Partie contractante pourra demander que des consultations aient lieu conformément aux dispositions du paragraphe B du présent article.

Article XI

A) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

B) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations:

- 1) 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
- 2) 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, en l'absence d'un tribunal de cet ordre, au Conseil de ladite organisation.

C) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe B du présent article.

D) Lorsque et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes, ou une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes, ne se conforme pas à une décision rendue en application des dispositions du

revoke any rights which it has granted by virtue of this Agreement and its Annex.

Article XII

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

Article XIII

(A) For the purpose of this Agreement the terms "Air service", "international air service" and "airline" shall have the meanings respectively assigned to them in the Convention on International Civil Aviation.

(B) The term "territory" in relation to a State shall mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State.

(C) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Republic of the Philippines, the Civil Aeronautics Board, and in the case of Pakistan, the Director General of Civil Aviation, and, in both cases, any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the above-mentioned authorities.

(D) 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 XIV

This Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation in accordance with the provisions of Paragraph (C) of Article X.

Article XV

This Agreement shall come into force on the day it is signed. The Agreement and all relative contracts shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

paragraphe B du présent article, l'autre Partie contractante pourra restreindre, refuser ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent accord et de son annexe.

Article XII

Au cas où seraient conclus, en matière de transports aériens, une convention multilatérale ou un accord plurilatéral auxquels adhéreraient les deux Parties contractantes, le présent accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article XIII

A) Aux fins du présent accord, les expressions "service aérien", "service aérien international" et "entreprise de transports aériens" auront respectivement le sens indiqué dans la Convention relative à l'aviation civile internationale.

B) Le terme "territoire" en ce qui concerne un Etat désignera les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat.

C) L'expression "autorités aéronautiques" s'entendra, en ce qui concerne la République des Philippines, du Bureau de l'aéronautique civile et, en ce qui concerne le Pakistan, du Directeur général de l'aviation civile et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités précitées.

D) L'annexe au présent accord sera considérée comme faisant partie dudit accord et toutes mentions de l'accord viseront également l'annexe, sauf lorsqu'il en sera expressément disposé autrement.

Article XIV

Le présent accord prendra fin un an après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément aux dispositions du paragraphe C de l'article X.

Article XV

Le présent accord entrera en vigueur à la date de sa signature. L'accord et toutes les conventions y relatives seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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

DONE this 16th day of July 1949, in duplicate at Karachi in the English language.

For the Government
of the Republic
of the Philippines:
(Signed) Lucas V. MADAMBA

For the Government
of Pakistan:
(Signed) A. T. NAQVI

ANNEX

1. An airline designated by the Government of Pakistan shall be entitled to operate air services in both directions on routes to be agreed and on a reciprocal basis.

2. An airline designated by the Government of the Republic of the Philippines shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified, and to land for traffic purposes in Pakistan at the points specified in this Paragraph:

(A) *Terminating Services.*

<i>From</i>	<i>To</i>	<i>Intermediate Points</i>	
		<i>Outside Pakistan</i>	<i>In Pakistan</i>
Manila	Karachi	French Indo-China Burma Siam India	Karachi

(B) *Transit Services.*

<i>From</i>	<i>To</i>	<i>Intermediate Points</i>	
		<i>Outside Pakistan</i>	<i>In Pakistan</i>
Manila	Points in Near East and Europe Saudi Arabia Iraq Palestine (Israel) Greece Italy Spain France England Holland, and if desired beyond	French Indo-China Burma Siam India	Karachi

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

FAIT en double exemplaire, en langue anglaise, à Karachi, le 16 juillet 1949.

Pour le Gouvernement de
la République des Philippines:
(Signé) LUCAS V. MADAMBA

Pour le Gouvernement
du Pakistan:
(Signé) A. T. NAQVI

ANNEXE

1. Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Pakistan sera autorisée à exploiter, sur une base de réciprocité, des services aériens, dans les deux sens, sur des routes à convenir.

2. Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de la République des Philippines sera autorisée à exploiter des services aériens, dans les deux sens, sur chacune des routes indiquées, et à faire des escales commerciales au Pakistan, aux points indiqués dans le présent paragraphe:

A. Services à point terminus au Pakistan

De	A	Points intermédiaires	
		En dehors du Pakistan	Au Pakistan
Manille	Karachi	Indochine Birmanie Siam Inde	Karachi

B. Services en transit

De	A	Points intermédiaires	
		En dehors du Pakistan	Au Pakistan
Manille	Des points situés dans le Proche-Orient et en Europe Arabie saoudite Irak Palestine (Israël) Grèce Italie Espagne France Angleterre Pays-Bas, et au-delà facultativement	Indochine Birmanie Siam Inde	Karachi

3. Points on any of the air routes specified may, at the option of a designated airline of one Contracting Party, be omitted on any or all flights, however, provided that services on air routes specified as transit services shall not, except with the consent of the other Contracting Party, be operated otherwise than as through services terminating beyond the territory of that other Contracting Party.

EXCHANGE OF NOTES

I

REPUBLIC OF THE PHILIPPINES
DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS

Dated Karachi, the 16th July, 1949

Excellency,

I have the honor to propose as an additional understanding between our respective Governments that during the effectivity of the Agreement between the Government of the Republic of the Philippines and the Government of Pakistan relating to Air Services signed this date, the designated airlines of each of the Contracting Parties shall, in the normal operation of business, be authorized to withdraw and/or export its funds from the territory of the other Contracting Party, the provisions of existing laws to the contrary notwithstanding. The other Contracting Party shall be given at least thirty days notice if the purpose of the withdrawal of funds is to retire from operations in the territory of such other Contracting Party.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

(Signed) Lucas V. MADAMBA
Chairman, Philippine Air Mission

His Excellency
The Minister of External Affairs and
Commonwealth Relations, Government of Pakistan
Karachi

3. Une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes pourra décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, ses aéronefs ne feront pas escale à certains points situés sur l'une des routes indiquées, étant entendu toutefois que les services exploités comme services en transit sur les routes aériennes indiquées ne seront pas exploités, sauf avec l'assentiment de l'autre Partie contractante, autrement que comme services directs ayant leur point terminus au-delà du territoire de cette autre Partie contractante.

ECHANGE DE NOTES

I

RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES DÉPARTEMENT DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Karachi, le 16 juillet 1949

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de proposer, comme clause supplémentaire à l'accord entre nos Gouvernements respectifs, qu'au cours de la durée du présent accord entre le Gouvernement de la République des Philippines et le Gouvernement du Pakistan relatif aux services aériens, les entreprises de transports aériens de chaque Partie contractante soient autorisées durant l'exploitation normale desdits services, à retirer leurs fonds ou à les exporter du territoire de l'autre Partie contractante, nonobstant les dispositions contraires des lois en vigueur. L'autre Partie contractante devrait être prévenue trente jours à l'avance au moins si un retrait de fonds est effectué avec l'intention de mettre fin à l'exploitation des services sur le territoire de cette autre Partie contractante.

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

(*Signé*) Lucas V. MADAMBA
Président de la mission aérienne des Philippines

Son Excellence
Monsieur le Ministre des affaires extérieures
et des relations avec le Commonwealth du Gouvernement du Pakistan,
Karachi

II

GOVERNMENT OF PAKISTAN
MINISTRY OF DEFENCE
(AVIATION DIVISION)

Dated Karachi, the 16th July, 1949

Sir,

I have the honour to refer to your note of today's date which is as follows:

[*See note I*]

and to state that the Government of Pakistan is agreeable to the above understanding.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir, your obedient servant,

(*Signed*) A. T. NAQVI

Lucas V. Madamba, Esquire
Chairman, Philippine Air Mission
Karachi

II

GOVERNEMENT DU PAKISTAN
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
(DIVISION DE L'AVIATION)

Karachi, le 16 juillet 1949

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de me référer à votre note en date de ce jour, dont la teneur suit:

[Voir note I]

et de déclarer que le Gouvernement du Pakistan accepte la clause ci-dessus.

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

(Signé) A. T. NAQVI

Monsieur Lucas V. Madamba
Président de la mission aérienne des Philippines
Karachi

No. 554

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

**Agreement for air services between and beyond their
respective territories (with schedule and exchange of
letters). Signed at Colombo, on 5 August 1949**

*English official text communicated by the Secretary-General of the International
Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September
1949.*

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

**Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires
respectifs et au-delà desdits territoires (avec annexe et
échange de lettres). Signé à Colombo, le 5 août 1949**

*Texte officiel anglais communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation
de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre
1949.*

No. 554. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF CEYLON FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT COLOMBO, ON 5 AUGUST 1949

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

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,² and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond United Kingdom and Ceylonese 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 or 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 Ceylon, the Director of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director of Civil Aviation or similar functions;

¹ Came into force on 5 August 1949, as from the date of signature in accordance with article 14.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

TRADUCTION—TRANSLATION

N° 554. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT DE CEYLAN RELATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELA. SIGNE A COLOMBO, LE 5 AOUT 1949

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

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944², et

Désirant conclure un accord complémentaire de ladite convention en vue d'établir des services aériens entre les territoires du Royaume-Uni et de Ceylan 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 en vertu des dispositions de l'article 90 de ladite convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la convention en vertu des dispositions des articles 90 et 94 de celle-ci;

b) l'expression "autorités aéronautiques" s'entend, en ce qui concerne le Royaume-Uni, du Ministre de l'aviation civile 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 Ceylan, du Directeur de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Directeur de l'aviation civile ou des fonctions similaires;

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 5 août 1949, conformément aux dispositions de l'article 14.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

(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 an airline designated by it in accordance with Article 2 of the present Agreement to operate air services on the routes specified in such notification;

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

(e) the term “change of gauge” means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that the section of the route nearer the terminal in the territory of the Contracting Party designating the airline is flown by aircraft different in capacity from those used on the more distant section; and

(f) 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) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating by virtue of the present Agreement air services on the routes specified in the appropriate section of the Schedule to the present Agreement (hereinafter respectively referred to as the agreed services and the specified routes). On receipt of the designation of an airline, that other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of Article 3 of the present Agreement, without delay grant to that airline the appropriate operating authorisation.

(2) Before granting the authorisation referred to in paragraph (1) of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations which they normally apply in conformity with the provisions of the Convention to the operation of commercial airlines.

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

c) l'expression "entreprise de transports aériens désignée" s'entend d'une entreprise que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme étant l'entreprise de transports aériens désignée par la première Partie contractante, conformément aux dispositions de l'article 2 du présent accord, pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans la notification;

d) le terme "territoire" désigne, pour chaque Partie contractante, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cette Partie contractante.

e) l'expression "rupture de charge" s'applique à l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transports aériens désignée de manière que la section de la route plus proche du point d'aboutissement dans le territoire de la Partie contractante qui a désigné ladite entreprise soit desservie par des aéronefs d'une capacité différente de celle des aéronefs utilisés sur la section plus éloignée; et

f) les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transports aériens" et "escale non commerciale" ont le sens qui leur est respectivement donné aux termes de l'Article 96 de la Convention.

Article 2

1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter, en vertu du présent accord, des services aériens sur les routes indiquées dans la section pertinente de l'annexe au présent accord (ci-après désignés respectivement par les expressions "services convenus" et "routes indiquées"). Au reçu de la désignation d'une entreprise de transports aériens, l'autre Partie contractante lui accordera sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article 3 du présent accord, l'autorisation d'exploitation voulue.

2) Avant d'accorder l'autorisation visée au paragraphe 1 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourront exiger d'une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités, en conformité des dispositions de la Convention, à l'exploitation des entreprises commerciales de transports aériens.

3) Après que les dispositions du paragraphe 1 du présent article auront été exécutées, une entreprise de transports aériens ainsi désignée et autorisée pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus.

Article 3

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

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

Article 4

(1) Subject to the provisions of the present Agreement, a designated airline of one Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on a specified route, the rights (a) to fly its 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 for that route in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified.

(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 5

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

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

Article 3

1) Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise de transports aériens et de refuser ou de retirer à une telle entreprise les droits énoncés dans le présent accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise de transports aériens aux conditions qu'elle jugera nécessaires dans tous les cas où elle n'aurait pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ressortissants de ladite Partie contractante.

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

Article 4

1) Sous réserve des dispositions du présent accord, les aéronefs d'une entreprise de transports aériens de l'une des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation des services aériens convenus sur une route indiquée, *a*) de survoler le territoire de l'autre Partie contractante, *b*) de faire des escales non commerciales sur ledit territoire et *c*) d'y faire escale aux points indiqués pour ladite route dans l'annexe au présent accord, en vue de décharger et de charger en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination d'autres points ainsi indiqués.

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

Article 5

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

2) Les entreprises de transports aériens désignées de chaque Partie contractante tiendront compte, en exploitant les services convenus, des intérêts des

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provisions, at a reasonable load factor, of capacity required for the carriage of passengers, cargo and mail destined for or coming from the territory of the Contracting Party designating the airline. A designated airline of one Contracting Party may provide for the carriage of traffic between the territory of the other Contracting Party and third countries on condition that capacity is related to:

- (a) the requirements of traffic destined for or coming from the territory of the former Contracting Party;
- (b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after account has been taken of other air services provided by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

(4) There shall be frequent and close collaboration between the aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of ensuring the observation of the principles and the implementation of the provisions of the present Agreement.

(5) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of traffic statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by its designated airlines on the agreed services.

Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the designated airlines of the former Contracting Party on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 6

A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions:

entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante, de manière à ne pas affecter indûment les services assurés par ces dernières sur l'ensemble ou une partie des mêmes routes.

3) Les services convenus assurés par les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes seront adaptés de près aux besoins du public en matière de transports sur les routes indiquées et auront pour objectif essentiel de fournir, à un facteur de charge normal, la capacité nécessaire au transport des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transports aériens. Une entreprise de transports aériens de l'une des Parties contractantes peut assurer l'acheminement du trafic entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui de pays tiers, à condition que la capacité soit en rapport avec :

- a) les exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante;
- b) les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise de transports aériens, compte tenu des autres services aériens assurés par les entreprises de transports aériens des Etats dont ladite région fait partie; et
- c) les exigences de l'exploitation des entreprises de transports aériens assurant des services directs.

4) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes coopéreront d'une manière fréquente et étroite en vue de veiller au respect des principes et à l'application des dispositions du présent accord.

5) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés périodiques ou autres des statistiques de trafic qui seront normalement nécessaires pour procéder à l'examen de la capacité fournie par les entreprises de transports aériens désignées au cours de l'exploitation des services convenus.

Ces relevés comporteront tous renseignements nécessaires à la détermination de l'importance du trafic acheminé par les entreprises de transports aériens désignées de la première Partie contractante au cours de l'exploitation des services convenus et indiqueront l'origine et la destination dudit trafic.

Article 6

Une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes ne pourra effectuer une rupture de charge en un point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante, qu'aux conditions suivantes :

- i) that it is justified by reason of economy of operation;
- ii) that the aircraft used on the section more distant from the terminal in the territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;
- iii) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connection with the aircraft of larger capacity and shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- iv) that there is an adequate volume of through traffic; and
- v) that the provisions of Article 5 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Article 7

(1) Each designated airline shall submit for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties the tariffs that it proposes to charge, in respect of the agreed services, for the carriage of international traffic to or from the territory of either Contracting Party. Such tariffs shall where possible be agreed with the other designated airlines concerned and with any other airlines operating over the whole or part of the route in question, consultation being effected through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(2) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve a tariff submitted to them in accordance with paragraph (1) of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to fix the appropriate tariff by agreement between themselves.

(3) If the said authorities should fail to agree on any tariff, the Contracting Parties themselves shall endeavour to resolve the dispute. If the Contracting Parties should fail to agree, the matter shall be referred for decision to arbitration, as provided in Article 11 of the present Agreement.

(4) If the aeronautical authorities of either Contracting Party inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party in writing that they

- i) que cette rupture de charge se justifie par des raisons d'économie d'exploitation;
- ii) que les aéronefs utilisés sur la section de la route plus éloignée du point d'aboutissement dans le territoire de la première Partie contractante soient d'une capacité inférieure à celle des aéronefs utilisés sur la section plus proche;
- iii) que les aéronefs de capacité moindre ne soient utilisés que pour correspondre avec les aéronefs de capacité plus grande et qu'ils arrivent au point où s'effectuera la rupture de charge essentiellement à l'effet de transporter les passagers, les marchandises et le courrier transbordés des aéronefs de capacité plus grande ou destinés à être transférés à bord de ceux-ci; la capacité des premiers aéronefs sera fixée en tenant essentiellement compte de ce but;
- iv) que le volume du trafic direct soit suffisant; et
- v) que les dispositions de l'article 5 du présent Accord régissent tous les arrangements relatifs à la rupture de charge.

Article 7

1) Chaque entreprise de transports aériens désignée soumettra à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes, les tarifs qu'elle a l'intention d'appliquer, en ce qui concerne les services convenus, pour l'acheminement du trafic international à destination ou en provenance du territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes. Lorsque cela sera possible, lesdits tarifs seront fixés de commun accord avec les autres entreprises de transports aériens désignées intéressées et avec toutes autres entreprises de transports aériens exploitant tout ou partie de la route en question, les consultations ayant lieu au moyen de la procédure établie par l'Association du transport aérien international en matière de fixation des tarifs.

2) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne donnent pas leur approbation à un tarif qui leur est soumis conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif convenable par voie d'accord entre elles.

3) Si lesdites autorités ne parviennent pas à s'entendre sur un tarif, les Parties contractantes s'efforceront de résoudre elles-mêmes le différend. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à une entente, la question sera soumise à l'arbitrage conformément aux dispositions de l'article 11 du présent accord.

4) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes font connaître par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante

formally disapprove any tariff submitted to them in accordance with paragraph (1) of this Article, that tariff shall not go into effect until it has been approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties or by the Contracting Parties themselves, as the case may be.

(5) Pending the fixing of tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall be charged.

(6) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall be fixed at reasonable levels, due regard 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 charged by other airlines on any part of the route.

Article 8

(1) To the extent to which they are applicable to the air services established under the present Agreement, Articles 9, 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, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges:

- (a) in the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption; and
- (b) in the case of fuel and lubricating oils not included under (a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory,

leur désapprobation formelle d'un tarif qui leur a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, ledit tarif ne sera pas mis en vigueur tant qu'il n'aura pas reçu l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ou des Parties contractantes elles-mêmes, suivant le cas.

5) En attendant que les tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà en vigueur seront appliqués.

6) Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les conditions d'une exploitation économique, la réalisation d'un bénéfice normal, les différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) ainsi que les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens sur toute partie de la route.

Article 8

1) Dans la mesure où ils sont applicables aux services aériens établis en vertu du présent accord, les articles 9, 11, 13, 15, 24, 31, 32 et 33 de la convention demeureront en vigueur sous leur forme actuelle entre les Parties contractantes, pendant toute la durée de l'accord et comme s'ils en faisaient partie intégrante, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient un amendement auxdits 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 pendant toute la durée du présent accord.

2) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange ainsi que l'équipement normal des appareils et les approvisionnements de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord d'aéronefs dans ledit territoire par l'autre Partie contractante ou son entreprise ou ses entreprises de transports aériens désignées ou pour le compte de ladite Partie ou desdites entreprises, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs de ces dernières ou à bord de ceux-ci, bénéficieront de la part de la première Partie contractante en ce qui concerne les droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires imposés par l'Etat ou les autorités locales, du traitement suivant:

- a) les carburants et les huiles lubrifiantes demeurant à bord des aéronefs au dernier aéroport d'escale avant de quitter ledit territoire, bénéficieront d'une exemption; et
- b) les carburants et les huiles lubrifiantes qui n'entrent pas dans la catégorie visée à l'alinéa précédent et les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les approvisionnements de bord bénéficieront d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé à des

and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

This treatment shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

Article 9

If either of the Contracting Parties wishes to discuss with the other Contracting Party any matter relating to the present Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, and such consultation shall begin within sixty days of the date of receipt by the other Contracting Party of the request. If such consultation results in agreement between the said authorities on any modification to the terms of the present Agreement, such modification shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of Notes through the diplomatic channel and shall forthwith be communicated to the Council of the International Civil Aviation Organisation.

Article 10

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 11

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

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

(a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal set up by agreement between them or to some other person or body chosen by agreement between them; or

approvisionnement similaires introduits dans ledit territoire ou pris à bord d'aéronefs dans ledit territoire et destinés à être utilisés par les aéronefs ou à bord des aéronefs d'une entreprise de transports aériens nationale de la première Partie contractante ou de l'entreprise de transports aériens étrangère la plus favorisée, assurant des services aériens internationaux.

Le traitement susmentionné s'ajoutera au traitement que chacune des Parties contractantes est tenue d'accorder en vertu des dispositions de l'article 24 de la convention et sans préjudice dudit traitement.

Article 9

Si l'une des Parties contractantes est désireuse de procéder avec l'autre Partie contractante à l'examen d'une question touchant le présent accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante. Si de telles consultations aboutissent à un accord entre lesdites autorités au sujet d'une modification des clauses du présent accord, ladite modification prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes effectué par la voie diplomatique et elle sera immédiatement communiquée au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 10

Si une convention multilatérale de caractère général relative aux droits des services aériens internationaux réguliers en matière de trafic entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 11

1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations,

- a) elles pourront convenir de soumettre leur différend à la décision d'un tribunal arbitral créé de commun accord ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme désigné de commun accord, ou

(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 Organisation.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under 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 the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article 12

The present Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation.

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 Organisation. 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 Organisation.

Article 14

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:

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 quant à 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, en l'absence d'un tribunal de cet ordre, au Conseil de ladite Organisation.

3) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4) Lorsque et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ou une entreprise de transports aériens désignée de 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 restreindre, refuser 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 à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées de cette dernière, ou à l'entreprise de transports aériens désignée, qui ne se conforment pas à la décision.

Article 12

Le présent accord sera enregistré auprès du 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. Ladite 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 tenue pour 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 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.

DONE this Fifth day of August 1949 in duplicate at Colombo, Ceylon, in the English language.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

(Signed) C. G. COSTLEY WHITE
Acting High Commissioner for the United Kingdom in Ceylon

For the Government of Ceylon:

(Signed) J. L. KOTELAWALA
Minister of Transport and Works, Ceylon

SCHEDULE

I

ROUTES TO BE OPERATED BY THE DESIGNATED AIRLINE OR AIRLINES OF THE UNITED KINGDOM

A. Routes terminating in Ceylon territory

- (1) Points in the United Kingdom—Rome or Tripoli or Malta—Cairo or Lydda or Athens—Baghdad or Basra—Bahrein—Karachi—Bombay—Colombo.
- (2) Singapore—Colombo.

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.

B. Routes traversing Ceylon territory

- (1) Points in the United Kingdom—Rome or Tripoli or Malta—Cairo or Lydda or Athens—Baghdad or Basra—Bahrein—Karachi—Bombay—Colombo—Singapore—Batavia—a point in Indonesia—Darwin—Cloncurry—Sydney.

FAIT à Colombo (Ceylan), en double exemplaire, en langue anglaise, le cinq août 1949.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

(Signé) C. G. COSTLEY WHITE
Haut Commissaire du Royaume-Uni à
Ceylan par intérim

Pour le Gouvernement de Ceylan:

(Signé) J. L. KOTELAWALA
Ministre des transports et des travaux
publics de Ceylan

ANNEXE

I

ROUTES À EXPLOITER PAR L'ENTREPRISE OU LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS AÉRIENS DU ROYAUME-UNI

A. Routes aboutissant sur le territoire de Ceylan

- 1) Points situés dans le Royaume-Uni—Rome ou Tripoli ou Malte—Le Caire ou Lydda ou Athènes—Bagdad ou Bassora—Bahrein—Karachi—Bombay—Colombo.
- 2) Singapour—Colombo.

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées du Royaume-Uni pourront décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, leurs aéronefs ne feront pas escale à certains des points susmentionnés, sous réserve que les services convenus sur lesdites routes partent d'un point situé sur le territoire du Royaume-Uni.

B. Routes traversant le territoire de Ceylan

- 1) Points situés dans le Royaume-Uni—Rome ou Tripoli ou Malte—Le Caire ou Lydda ou Athènes—Bagdad ou Bassora—Bahrein—Karachi—Bombay—Colombo—Singapour—Batavia—un point en Indonésie—Darwin—Cloncurry—Sydney.

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 and include at least one point in a country beyond Ceylon territory.

II

ROUTES TO BE OPERATED BY THE DESIGNATED AIRLINE OR AIRLINES OF CEYLON

A. *Routes terminating in United Kingdom territory*

- (1) Points in Ceylon—Bombay—Karachi—Bahrein—Basra or Baghdad—Lydda or Cairo or Athens—Malta or Tripoli or Rome—London.
- (2) Points in Ceylon—Singapore.

The designated airline or airlines of Ceylon 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 Ceylon territory.

B. *Routes traversing United Kingdom territory*

- (1) Points in Ceylon—Singapore—Batavia—a point in Indonesia—Darwin—Cloncurry—Sydney.

The designated airline or airlines of Ceylon 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 Ceylon territory and include at least one point in a country beyond United Kingdom territory.

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées du Royaume-Uni pourront décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, leurs aéronefs ne feront pas escale à certains des points susmentionnés, sous réserve que les services convenus sur lesdites routes partent d'un point situé sur le territoire du Royaume-Uni et desservent au moins un point dans un pays situé au-delà du territoire de Ceylan.

II

ROUTES À EXPLOITER PAR L'ENTREPRISE OU LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS AÉRIENS DÉSIGNÉES DE CEYLAN

A. Routes aboutissant sur le territoire du Royaume-Uni

- 1) Points situés à Ceylan—Bombay—Karachi—Bahrein—Bassora ou Bagdad—Lydda ou Le Caire ou Athènes—Malte ou Tripoli ou Rome—Londres.
- 2) Points situés à Ceylan—Singapour.

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées de Ceylan pourront décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, leurs aéronefs ne feront pas escale à certains des points susmentionnés, sous réserve que les services convenus sur lesdites routes partent d'un point situé sur le territoire de Ceylan.

B. Routes traversant le territoire du Royaume-Uni

- 1) Points situés à Ceylan—Singapour—Batavia—un point en Indonésie—Darwin—Cloncurry—Sydney.

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens de Ceylan pourront décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, leurs aéronefs ne feront pas escale à certains des points susmentionnés, sous réserve que les services convenus sur lesdites routes partent d'un point situé sur le territoire de Ceylan et desservent au moins un point dans un pays situé au-delà du territoire du Royaume-Uni.

EXCHANGE OF LETTERS

I

Colombo, 5th August, 1949

My dear High Commissioner,

With reference to the Bilateral Air Transport Agreement between the United Kingdom and this country that is being signed today, it was decided in the course of the discussions to place on record the fact that the following points were raised:

- (a) a request by Ceylon for traffic rights at Singapore to a second service that Ceylon may wish to operate in the future through Singapore to points East of Singapore other than those specified in the schedule to the present agreement.
- (b) a request by Ceylon for traffic rights at London to points West of London should Ceylon be in a position in the future to operate to points West of the United Kingdom.

It was agreed that the United Kingdom Government would consider the grant of the above rights should the Government of Ceylon request them at a later date.

I shall be grateful if you will be good enough to confirm the above.

Yours sincerely,

(Signed) J. L. KOTELAWALA
Minister for Transport and Works

Acting High Commissioner for the United Kingdom in Ceylon
Colombo

ECHANGE DE LETTRES

I

Colombo, le 5 août 1949

Monsieur le Haut Commissaire,

Au cours des conversations qui ont précédé la signature, ce jour, de l'accord bilatéral entre le Royaume-Uni et mon pays, relatif aux transports aériens, il a été décidé de constater par écrit que les points suivants ont été soulevés :

- a) une demande présentée par Ceylan tendant à obtenir des droits de trafic à Singapour pour un deuxième service que Ceylan pourrait désirer exploiter dans l'avenir et qui passerait par Singapour en direction de points situés à l'est de cette ville, autres que les points indiqués dans l'annexe au présent accord.
- b) une demande présentée par Ceylan tendant à obtenir des droits de trafic à Londres en direction de points situés à l'ouest de cette ville au cas où Ceylan serait en mesure, dans l'avenir, d'exploiter un service en direction de points situés à l'ouest du Royaume-Uni.

Il a été convenu que le Gouvernement du Royaume-Uni examinerait la possibilité d'accorder les droits susmentionnés si le Gouvernement de Ceylan lui en faisait ultérieurement la demande.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir confirmer ce qui précède.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) J. L. KOTELAWALA
Ministre des transports et des travaux publics

Monsieur le Haut Commissaire du Royaume-Uni à Ceylan par intérim
Colombo

II

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER FOR THE UNITED KINGDOM

Colombo, 5th August, 1949

My dear Minister,

I am writing to acknowledge the receipt of your letter of today's date in which is recorded that certain matters were raised in the course of the discussions on the Air Transport Agreement between the Ceylon and the United Kingdom Governments which is being signed today.

2. The United Kingdom Government concurs in the terms of your letter, and endorses the understanding in its penultimate paragraph.

Yours sincerely,

(Signed) C. G. COSTLEY WHITE
Acting High Commissioner

Colonel the Honourable Sir John Kotelawala, M.P.

II

HAUT COMMISSARIAT DU ROYAUME-UNI

Colombo, le 5 août 1949

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour constatant que certaines questions ont été soulevées au cours des discussions portant sur l'accord relatif aux transports aériens signé ce jour par le Gouvernement de Ceylan et le Gouvernement du Royaume-Uni.

2. Le Gouvernement du Royaume-Uni est d'accord sur les termes de votre lettre et confirme l'entente exprimée dans son avant-dernier alinéa.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) C. G. COSTLEY WHITE
Haut Commissaire par intérim

L'Honorable Colonel Sir John Kotelawala, M.P.

No. 555

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

Agreement for air services in Europe (with annex and exchange of notes). Signed at Athens, on 26 November 1945

Exchange of notes modifying the above-mentioned agreement. Athens, 21 February 1947

English and Greek official texts communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

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

Accord relatif aux services aériens en Europe (avec annexe et échange de notes). Signé à Athènes, le 26 novembre 1945

Echange de notes modifiant l'accord susmentionné. Athènes, 21 février 1947

Textes officiels anglais et grec communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

No. 555. GREEK TEXT — TEXTE GREC

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΔΙ' ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΣ ΓΡΑΜΜΑΣ ΕΝ ΕΥΡΩΠΗ

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας καὶ ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἑλλάδος,

Ἐπιθυμοῦσαι νὰ συνάψωσι Συμφωνίαν πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐγκαταστάσεως ἀπ' εὐθείας ἐναερίων συγκοινωνιῶν, τὸ ταχύτερον δυνατὸν, μεταξὺ τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Ἑλλάδος,

Ὡρισαν, πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον, πληρεξουσίους, οἵτινες δεόντως πρὸς τοῦτο ἐξουσιοδοτημένοι, συνεφώνησαν τὰ ἑξῆς:

Ἄρθρον 1

Ἐκαστον συμβαλλόμενον Μέρος χορηγεῖ εἰς τὸ ἕτερον συμβαλλόμενον Μέρος τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι τῆς παρούσης Συμφωνίας καθοριζόμενα δικαιώματα, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν ἐν αὐτῷ περιγραφομένων ἀεροπορικῶν γραμμῶν. Τοιαῦται γραμμαὶ δύνανται νὰ ἐγκατασταθῶσιν ἀμέσως ἢ μεταγενεστέρως κατὰ βούλησιν τοῦ συμβαλλομένου Μέρους εἰς ὃ ἐχορηγήθησαν τὰ δικαιώματα.

Ἄρθρον 2

(1) Ἐκάστη τῶν καθοριζομένων Ἀεροπορικῶν γραμμῶν δύναται νὰ τεθῆ ἐν λειτουργίᾳ εὐθὺς ὡς τὸ συμβαλλόμενον Μέρος, εἰς ὃ ἐχορηγήθησαν τὰ δικαιώματα, ὀρίσῃ Ἀεροπορικὴν Ἐταιρείαν ἢ Ἐταιρείας διὰ τὴν καθοριζομένην ὁδὸν ἢ ὁδούς, καὶ τὸ χορηγοῦν τὰ δικαιώματα συμβαλλόμενον Μέρος θὰ ὑποχρεοῦται, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ τοῦ ἄρθρου 6, νὰ χορηγήσῃ ἄνευ ἀναβολῆς, τὴν κατάλληλον ἄδειαν λειτουργίας εἰς τὴν ἢ τὰς ἐνδιαφερομένας Ἀεροπορικὰς Ἐταιρείας.

(2) (α) Ἡ ὀρισθεῖσα ἢ αἱ ὀρισθεῖσαι Ἀεροπορικαὶ Ἐταιρεῖαι δύνανται νὰ ὑποχρεωθῶσιν ὅπως παρέχωσιν εἰς τὰς ἀρμοδίας ἀεροπορικὰς Ἀρχὰς τοῦ συμβαλλομένου Μέρους τοῦ χορηγοῦντος τὰ δικαιώματα ἀποδείξεις ὅτι εἶναι ἱκανὴ ἢ ἱκαναὶ νὰ ἐκπληρώσωσι τοὺς ὁρους τοὺς καθοριζομένους ὑπὸ τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν τῶν συνήθως ἐφαρμοζομένων ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ Ἀρχῶν, διὰ τὴν λειτουργίαν ἐμπορικῶν Ἀεροπορικῶν Ἐταιρειῶν.

(β) Εἰς ζῶνας στρατιωτικῆς κατοχῆς ἢ εἰς ζῶνας ἐπηρεαζόμενας ἐκ ταύτης ἢ ἔναρξις λειτουργίας τῶν γραμμῶν τούτων θὰ ὑπόκειται εἰς τὴν ἔγκρισιν τῶν ἀρμοδίων Στρατιωτικῶν Ἀρχῶν.

"Αρθρον 3

(1) Τὰ τέλη ἄτινα ἀμφότερα τὰ συμβαλλόμενα Μέρη δύνανται νὰ ἐπιβάλουν, ἢ νὰ ἐπιτρέψωσι νὰ ἐπιβληθῶσιν, εἰς τὴν καθοριζομένην ἢ τὰς καθοριζόμενας Ἀεροπορικὰς Ἐταιρείας τοῦ ἐτέρου συμβαλλομένου Μέρους διὰ τὴν χρῆσιν Ἀερολιμένων καὶ ἐτέρων διευκολύνσεων, δὲν θὰ ὑπερβαίνωσιν ἐκεῖνα ἄτινα θὰ καταβάλλωνται διὰ τὴν χρῆσιν τοιούτων Ἀερολιμένων καὶ διευκολύνσεων ὑπὸ τῶν ἐθνικῶν του ἀεροσκαφῶν τῶν ἐκτελούντων ὁμοίαις διεθνεῖς ὑπηρεσίας.

(2) Ἡ καύσιμος ὕλη, τὰ λιπαντικὰ ἔλαια, ὡς καὶ τὰ ἀνταλλακτικὰ τὰ εἰσαγόμενα ἢ ἐπιβιβαζόμενα εἰς ἀεροσκάφη εἰς τὸ ἔδαφος ἑνὸς συμβαλλομένου Μέρους ὑπὸ ἢ ἐπ' ὀνόματι τοῦ ἐτέρου συμβαλλομένου Μέρους ἢ τῆς ὀριζομένης Ἀεροπορικῆς Ἐταιρείας του καὶ προοριζόμενα μόνον διὰ τὴν χρῆσιν τῶν ἀεροσκαφῶν τῆς ἐν λόγῳ Ἐταιρείας θὰ ὑπόκεινται ὡς πρὸς τοὺς τελωνειακοὺς δασμοὺς, ἔξοδα ἐλέγχου ἢ ἐτέρας ἐπιβαρύνσεις ἐπιβαλλόμενας ὑπὸ τοῦ πρώτου συμβαλλομένου Μέρους, εἰς ὄρους οὐχὶ μειονεκτικωτέρους τῶν χορηγουμένων εἰς ἐθνικὰς Ἀεροπορικὰς Ἐταιρείας ἢ τὴν Ἀεροπορικὴν Ἐταιρείαν τοῦ μᾶλλον εὐνοουμένου Κράτους.

(3) Ἀεροσκάφη κινούμενα ἐπὶ τῶν ἐγκεκριμένων γραμμῶν ὡς καὶ τὰ ἐφόδια καυσίμου ὕλης, ἐλαίων λιπάνσεως, ἀνταλλακτικῶν, ὁ προβλεπόμενος ἐξοπλισμὸς καὶ τὸ ὕλικὸν ἀποθηκῶν τοῦ ἀεροσκάφους, τὰ εὐρισκόμενα ἐπὶ τοῦ ἀεροσκάφους τῆς ἢ τῶν ὀριζομένων Ἀεροπορικῶν Ἐταιρειῶν ἑνὸς συμβαλλομένου Μέρους, θὰ ἀπαλλάσσωνται εἰς τὸ ἔδαφος τοῦ ἐτέρου συμβαλλομένου Μέρους τῶν τελωνειακῶν δασμῶν, ἐξόδων ἐλέγχου ἢ παρομοίων δασμῶν ἢ ἐπιβαρύνσεων καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκόμη καθ' ἣν τὰ ἐφόδια ταῦτα χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ τοιούτων ἀεροσκαφῶν διὰ πτήσεις εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἔδαφος.

"Αρθρον 4

Πιστοποιητικὰ πλοημότητος, πτυχία ἰκανότητος ὡς καὶ ἄδειαι ἐκδιδόμεναι ἢ κεκυρωμένα ὑφ' ἑνὸς συμβαλλομένου Μέρους καὶ οὔσαι ἐν ἰσχύϊ θὰ ἀναγνωρίζωνται ὡς ἔγκυρα ὑπὸ τοῦ ἐτέρου συμβαλλομένου Μέρους διὰ τὸν σκοπὸν τῆς λειτουργίας τῶν ὁδῶν καὶ γραμμῶν τῶν περιγραφομένων ἐν τῷ Παραρτήματι. Ἐκαστον συμβαλλόμενον Μέρος ἐπιφυλάσσει πάντως εἰς ἑαυτὸ τὸ δικαίωμα νὰ μὴ ἀναγνωρίζη, διὰ τὸν σκοπὸν τῆς πτήσεως ὑπερθεν τοῦ ἰδίου αὐτοῦ ἐδάφους, τὰ πιστοποιητικὰ ἰκανότητος καὶ τὰς ἀδείας τὰς χορηγηθείσας εἰς τοὺς ὑπηκόους αὐτοῦ ὑπὸ ἐτέρου Κράτους.

"Αρθρον 5

(1) Οἱ νόμοι καὶ κανονισμοὶ τοῦ ἑνὸς συμβαλλομένου Μέρους περὶ εἰσόδου εἰς καὶ ἐξόδου ἐκ τοῦ ἐδάφους του ἀεροσκαφῶν ἐκτελούντων διεθνή ἀεροναυτιλίαν ἢ περὶ τῆς κινήσεως καὶ ναυτιλίας τοιούτων ἀεροσκαφῶν καθ' ὃν χρόνον εὐρίσκονται ἐντὸς τοῦ ἐδάφους του, θὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὰ ἀεροσκάφη τῆς ἢ τῶν ὀρισθειῶν Ἀεροπορικῶν Ἐταιρειῶν τοῦ ἐτέρου συμβαλλομένου Μέρους.

(2) Οί νόμοι καί κανονισμοί ένός συμβαλλομένου Μέρους περι είσόδου ώς καί έξόδου έκ του έδάφους του έπιβατών, πληρωμάτων ή φορτίου άεροσκαφών (ώς π. χ. κανονισμοί περι είσόδου, έλευθέρως έπικοινωνίας, μεταναστεύσεως, διαβατηρίων, Τελωνείου καί καθάρσεως) θά έφαρμόζονται είς τους έπιβάτας, τά πληρώματα ή τò φορτίον του άεροσκάφους τής ή τών όρισθεισών 'Αεροπορικών 'Εταιρειών του έτέρου συμβαλλομένου Μέρους καθ' όν χρόνον εύρίσκονται έντός του άδάφους του πρώτου συμβαλλομένου Μέρους.

"Αρθρον 6

"Εκαστον συμβαλλόμενον Μέρος έπιφυλάσσει είς έαυτό τò δικαίωμα νά άναστείλῃ ή νά άκυρώσῃ μίαν άδειαν λειτουργίας είς πᾶσαν περίπτωσιν καθ' ήν δέν πείθεται ότι ούσιαστικώς ή ιδιοκτησία καί ό πραγματικός έλεγχος τής ή τών όρισθεισών 'Αεροπορικών 'Εταιρειών του έτέρου συμβαλλομένου Μέρους εύρίσκεται είς χείρας ύπρκών ένός τών συμβαλλομένων Μερών, ή είς περίπτωσιν καθ' ήν αί όρισθεισαι 'Αεροπορικαι 'Εταιρείαι δέν συμμορφοϋνται πρòς τους νόμους καί κανονισμούς αύτου ώς αναφέρεται έν τῷ άρθρω 5 ή άλλως δέν πληροϋν τους όρους ύφ' ούς έχορηγήθησαν τά δικαιώματα συμφώνως πρòς τήν παροϋσαν Συμφωνίαν.

"Αρθρον 7

'Η παροϋσα Συμφωνία θά καταχωρηθῇ παρὰ τῇ Προσωρινῇ Διεθνεί 'Οργανώσει Πολιτικῆς 'Αεροπορίας τῇ ίδρυθείσῃ διά τῆς Προσωρινῆς Συμφωνίας Διεθνοϋς Πολιτικῆς 'Αεροπορίας κατά τήν Διάσκεψιν του Σικάγου τόν Δεκέμβριον του 1944.

"Αρθρον 8

'Εφ' όσον έκάτερον τών συμβαλλομένων Μερών ήθελε κρίνει έπιθυμητέαν τήν τροποποίησιν οίασδήποτε διατάξεως ή διατάξεων του Παραρτήματος τής παρούσης Συμφωνίας, αί τοιαϋται τροποποιήσεις θά δύνανται νά πραγματοποιωϋνται δι' άπ' ευθείας Συμφωνίας μεταξϋ τών άρμοδιών 'Αεροπορικών 'Αρχών άμφοτέρων τών συμβαλλομένων Μερών.

"Αρθρον 9

Οίαδήποτε διαφορά μεταξϋ τών συμβαλλομένων Μερών άφορῶσα τήν έρμηνείαν ή έφαρμογήν τής παρούσης Συμφωνίας ή του Παραρτήματος ταύτης, θά ύποβάλλεται είς τò Προσωρινόν Συμβούλιον, πρòς έκδοσιν άποφάσεως, συμφώνως πρòς τās διατάξεις του άρθρου ΙΙΙ τής Προσωρινῆς Συμφωνίας Διεθνοϋς Πολιτικῆς 'Αεροπορίας τής ύπογραφείσης έν Σικάγω τῇ 7ῃ Δεκεμβρίου 1944, έκτός άν τά συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνήσωσιν όπως διακανόνισωσι τήν διαφοράν διά τῆς προσφυγῆς είς Διαιτητικόν Δικαστήριον όριζόμενον διά συμφωνίας μεταξϋ τών Συμβαλλομένων Μερών, ή είς έτερον πρόσωπον ή Σῶμα. Τά συμβαλλόμενα Μέρη ύποχρεοϋνται νά συμμορφωθῶσι πρòς έκδιδομένην άπόφασιν.

”Αρθρον 10

’Εάν γενική πολυμερής ’Αεροπορική Σύμβασις ἤθελε τεθῆ ἐν ἰσχύϊ καὶ τὴν ὁποίαν ἤθελον ἔχει ἀποδεχθῆ ἀμφότερα τὰ συμβαλλόμενα Μέρη, ἡ παρούσα Συμφωνία θέλει τροποποιηθῆ εἰς τρόπον ὥστε νὰ προσαρμόζηται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἐν λόγῳ Συμβάσεως.

”Αρθρον 11

’Εκαστον συμβαλλόμενον Μέρος δύναται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν νὰ γνωστοποιήσῃ πρὸς τὸ ἕτερον Μέρος, τὴν καταγγελίαν τῆς παρουσίας Συμφωνίας. ’Εὰν τοιαύτη καταγγελία ἤθελε γίνῃ, ἡ παρούσα Συμφωνία θὰ παύσῃ ἰσχύουσα 12 μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως τῆς καταγγελίας ὑπὸ τοῦ ἑτέρου συμβαλλομένου Μέρους, ἐκτὸς ἐὰν ἡ καταγγελία ἤθελεν ἀποσυρθῆ κατόπιν συμφωνίας πρὸ τῆς ἐκπνοῆς τῆς περιόδου ταύτης.

”Αρθρον 12

Αἱ ἐπικυρώσεις θ’ ἀνταλλαγῶσιν εἰς Αὐνδῖνον τὸ ταχύτερον δυνατόν. ’Αμα τῇ ἀνταλλαγῇ τῶν ἐπικυρώσεων ἡ Συμφωνία αὕτη θὰ θεωρηθῆ ὡς ἰσχύουσα ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ὑπογραφῆς τῆς.

Εἰς πίστωσιν τῶν ἀνωτέρω οἱ ὑπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι δεόντως ἐξουσιοδοτημένοι πρὸς τοῦτο ὑπὸ τῶν οἰκείων Κυβερνήσεων των, ὑπέγραψαν τὴν παρούσαν Συμφωνίαν καὶ ἔθεσαν τὰς ἑαυτῶν σφραγίδας.

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑλλάδος.

I. A. ΣΟΦΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ.

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας.

IVOR THOMAS.

’Εγένετο τὴν 26ην ἡμέραν τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἔννεακοσιοστοῦ τεσσαρακοστοῦ πέμπτου ἔτους, εἰς διπλοῦν, ἐν Ἀθήναις εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ τὴν Ἑλληνικὴν γλῶσσαν, ἀμφοτέρων τῶν κειμένων θεωρουμένων ἐξ ἴσου αὐθεντικῶν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

’Η Ἀεροπορική Ἑταιρεία ἡ ὀριζομένη ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς λειτουργίας τῶν Ἀεροπορικῶν Γραμμῶν εἰς τὰς ὁδοὺς τὰς καθοριζόμενας ἐν τῷ πίνακι I τῷ προσηρημένῳ εἰς τὸ παρὸν Παράρτημα θὰ εἶναι ἡ British Overseas Airways Corporation ἢ ἄλλος τοιοῦτος ὀργανισμὸς γνωστοποιούμενος ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ἀεροπορικῆς Ἀρχῆς τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου ὡς ἔχων ὑποκαταστήσει τὴν British Overseas Airways Corporation εἰς τὰ ἐκ τῆς Συμφωνίας ταύτης δικαιώματά τῆς.

2) Ἡ ἢ αἱ Ἀεροπορικαὶ Ἐταιρεῖαι αἱ ὀριζόμεναι ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ἑλλάδος ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς λειτουργίας τῶν Ἀεροπορικῶν γραμμῶν εἰς τὴν ἢ τὰς ὁδοὺς τὰς καθοριζόμενας ἐν τῷ πίνακι II θὰ εἶναι μία ἢ περισσότεραι Ἐταιρεῖαι αἰτινες θὰ γνωστοποιηθῶσιν ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας Ἑλληνικῆς Ἀεροπορικῆς Ἀρχῆς.

3) Ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς λειτουργίας Ἀεροπορικῶν Γραμμῶν ἐπὶ τῶν ὁδῶν τῶν καθοριζομένων εἰς τὸν πίνακα I θὰ χορηγηθῶσιν εἰς τὴν ὀρισθεῖσαν Βρετανικὴν Ἐταιρείαν, περὶ ἧς τὸ ἀνωτέρω ἐδάφιον 1, δικαιώματα ἐν Ἑλλάδι διαμετακομίσεως, σταθμεύσεων ἄνευ ἐμπορικῶν σκοπῶν καὶ ἐμπορικῆς εἰσόδου καὶ ἐξόδου διὰ διεθνῆ κίνησιν ὡς προβλέπεται, ὡς καὶ χρήσεως ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ ὁδῶν ἀεροδρομίων καὶ βοθητικῶν διευκολύνσεων προοριζομένων διὰ τὴν διεθνῆ κίνησιν.

4) Ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς λειτουργίας Ἀεροπορικῶν Γραμμῶν ἐπὶ τῆς καθορισθείσης διὰ τοῦ προσηρημένου ὡδε πίνακος II ὁδοῦ ἢ ὁδῶν θὰ χορηγηθῶσιν εἰς τὴν ἐν τῇ ὡς ἄνω παραγράφῳ 2 ἀναφερομένην Ἑλληνικὴν Ἀεροπορικὴν Ἐταιρείαν ἢ Ἐταιρείας δικαιώματα ἐν τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ διαμετακομίσεως, σταθμεύσεων ἄνευ ἐμπορικῶν σκοπῶν καὶ ἐμπορικῆς εἰσόδου καὶ ἐξόδου διὰ διεθνῆ κίνησιν ὡς προβλέπεται κατωτέρω, ὡς καὶ χρήσεως ἐπὶ τῆς ἐν λόγῳ ὁδοῦ ἢ ὁδῶν ἀεροδρομίων καὶ βοθητικῶν διευκολύνσεων προοριζομένων διὰ τὴν διεθνῆ κίνησιν.

5) (α) Ἡ ὀρισθεῖσα ἀεροπορικὴ Ἐταιρεία τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου θὰ εἶναι ἐξουσιοδοτημένη νὰ ἐπιβιβάξῃ εἰς τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος τὰς ὀριζόμενας ἐν τῷ πίνακι I ἐμπορικὸν φορτίον φορτωθὲν εἰς ἢ προοριζόμενον διὰ τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον.

(β) Ἡ ὀρισθεῖσα ἀεροπορικὴ Ἐταιρεία τῆς Ἑλλάδος θὰ εἶναι ἐξουσιοδοτημένη νὰ ἀποβιβάξῃ καὶ ἐπιβιβάξῃ εἰς τὰς πόλεις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τὰς καθοριζόμενας ἐν τῷ πίνακι II ἐμπορικὸν φορτίον φορτωθὲν εἰς ἢ προοριζόμενον διὰ τὴν Ἑλλάδα.

(γ) Ἡ ὠφέλιμος χωρητικότης ἥτις θὰ διατίθεται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ὑπὸ τῶν ὀρισθεισῶν Ἀεροπορικῶν Ἐταιρειῶν τῆς Ἑλλάδος καὶ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ φορτίου περὶ οὗ τὰ ἀνωτέρω ἐδάφια α καὶ β θὰ τηρηθῆται προσηρμοσμένη πρὸς τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῆς Ἑλλάδος καὶ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου.

(δ) Ἡ ὀλικὴ χωρητικότης θὰ διαιρεθῆ ἐξ ἴσου μεταξὺ τῶν εἰς τὰς ὡς ἄνω παραγράφους 1 καὶ 2 ἀναφερομένων Ἀεροπορικῶν Ἐταιρειῶν ἐφ' ὅσον ἐκμεταλλεύονται τὰς αὐτὰς ἢ παρεμφερεῖς ἐναερίους ὁδοὺς.

(ε) Ἡ διὰ τὴν ἔναρξιν διατεθησομένη ὠφέλιμος χωρητικότης θέλει συμφωνηθῆναι μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων ἀεροπορικῶν Ἀρχῶν τῶν συμβαλλομένων Μερῶν πρὸ τῆς ἐνάρξεως λειτουργίας τῶν γραμμῶν.

(στ) Ἀκολούθως ἢ ὠφέλιμος χωρητικότης ἥτις θὰ διατίθεται θέλει συζητεῖται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων ἀεροπορικῶν Ἀρχῶν τῶν συμβαλλομένων Μερῶν.

(ζ) Ὁ συντελεστὴς φορτίου ὅστις θὰ υἱοθετηθῆ πρὸς καθορισμὸν τῆς ἐφαρμοστέας συχνότητος θέλει συμφωνηθῆναι κατὰ τὴν ἔναρξιν μεταξὺ τῶν ἐν τοῖς ὡς ἄνω παραγράφοις 1 καὶ 2 ἀναφερομένων Ἀεροπορικῶν Ἐταιρειῶν, θὰ ὑπόκειται δὲ εἰς τὴν ἔγκρισιν τῶν ἀρμοδίων ἀεροπορικῶν Ἀρχῶν τῶν συμβαλλομένων Μερῶν.

(η) 'Ο ἀρχικῶς καθορισθεὶς συντελεστής φορτίου δύναται νὰ ἀναθεωρηθῆται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ὑπὸ τῶν ὡς ἄνω ἀναφερομένων 'Αεροπορικῶν 'Εταιρειῶν. Πᾶσα σύσταση διὰ τὴν μεταβολὴν τοῦ συντελεστοῦ φορτίου θὰ ὑποβάλλεται εἰς τὰς ἀρμοδίας ἀεροπορικὰς 'Αρχὰς τῶν συμβαλλομένων Μερῶν πρὸς ἔγκρισιν.

(θ) 'Επὶ τῇ βάσει τῶν ἐπὶ τοῦ παρόντος ἐν ἰσχύϊ ἀριθμῶν διὰ τὴν διαθέσιμον ὠφέλιμον χωρητικότητα, τὸν συντελεστὴν φορτίου καὶ τὸ πληρῶνον φορτίον τῶν χρησιμοποιουμένων ἀεροσκαφῶν, ἢ συχνότης τῶν γραμμῶν αἰτίνες θὰ τεθοῦν ἐν λειτουργίᾳ ὑπὸ τῶν 'Αεροπορικῶν 'Εταιρειῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ἄνω παραγράφους 1 καὶ 2 θέλει συμφωνηθῆ μεταξὺ των, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἐγκρίσεως ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων 'Αεροπορικῶν 'Αρχῶν τῶν συμβαλλομένων Μερῶν πρὸ τῆς ἐνάρξεως λειτουργίας τῶν γραμμῶν ἢ τῆς τροποποιήσεως τούτων.

(ι) Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀντιμετώπισεως ἀπροβλέπτων ἐμπορικῶν ἀναγκῶν προσωρινοῦ χαρακτῆρος αἱ 'Αεροπορικαὶ 'Εταιρεῖαι, περὶ ὧν αἱ ἀνωτέρω παράγραφοι 1 καὶ 2, δύνανται ἀσχέτως τῶν ἑδαφίων γ καὶ δ τῆς παραγράφου ταύτης νὰ συμφωνήσωσι μεταξὺ των διὰ τὴν ἀναγκαίαν πρὸς κάλυψιν τῆς ἐμπορικῆς ζητήσεως προσωρινὴν ἐπαύξησιν τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος. Πᾶσα τοιαύτη ἐπαύξις δέον ἀμέσως ν' ἀναφερθῆται πρὸς τὰς ἀρμοδίας ἀεροπορικὰς 'Αρχὰς αἰτίνες δύνανται νὰ ἐγκρίνουν ἢ νὰ τροποποιήσουν αὐτήν.

6) 'Εφ' ὅσον ἐν συμβαλλόμενον Μέρος ἐπιθυμεῖ μονίμως ἢ προσωκαίρως νὰ ἐκμεταλλεῖται, πλήρως ἢ μερικῶς, τὴν χωρητικότητα ἣν δικαιούται δυνάμει τῆς προηγουμένης παραγράφου, τὸ συμβαλλόμενον τοῦτο Μέρος θὰ δύναται νὰ καθορίσῃ μετὰ τοῦ ἐτέρου συμβαλλομένου Μέρους, ὑπὸ συμφωνηθησομένων ὁρων μεταξὺ των, ὅπως ἡ ὀρισθεῖσα 'Αεροπορικὴ 'Εταιρεία ἢ 'Εταιρεῖαι τοῦ ἐτέρου συμβαλλομένου Μέρους ἀναλάβωσι τὴν ἐπιπρόσθετον χωρητικότητα εἰς τρόπον ὥστε νὰ διατηρηθῆ πλήρως ἢ μεταξὺ των, συμφώνως τῇ προηγουμένη παραγράφῳ συμφωνηθεῖσα ὀλικὴ χωρητικότης τῶν γραμμῶν. Πάντως θὰ ἀποτελέσῃ ὄρον πάσης τοιαύτης συμφωνίας ὅτι ἐφ' ὅσον τὸ πρῶτον ἀναφερόμενον συμβαλλόμενον Μέρος ἀποφασίσῃ καθ' οἷανδήποτε στιγμήν νὰ κάμῃ ἐνάρξιν λειτουργίας ἢ νὰ αὐξήσῃ τὴν συχνότητα τῶν γραμμῶν του, ἐντὸς τῆς συνολικῆς ὠφελίμου χωρητικότητος ἣς δικαιούται δυνάμει τῆς προηγουμένης παραγράφου, ἢ 'Αεροπορικὴ 'Εταιρεία ἢ 'Εταιρεῖαι τοῦ ἐτέρου συμβαλλομένου Μέρους, θὰ ἐλαττώσωσιν ἀναλόγως τινὰς ἢ πάσας τὰς ἐπιπροσθέτους χωρητικότητας αἷς ἐξεμεταλλεύοντο.

7) 'Εφ' ὅσον 'Αεροπορικὴ 'Εταιρεία συμβαλλομένου Μέρους ἐπιθυμεῖ νὰ ἀποβιβάξῃ καὶ ἐπιβιβάξῃ ἐμπορικὰ φορτία εἰς τὸ ἔδαφος τοῦ ἐτέρου συμβαλλομένου Μέρους, φορτωθέντα εἰς ἢ προοριζόμενα διὰ τὸ ἔδαφος τρίτων καὶ τὸ ἕτερον συμβαλλόμενον Μέρος στέρεξῃ νὰ συζητήσῃ μίαν αἴτησιν περὶ μεταφορᾶς τοιοῦτου φορτίου, τὰ συμβαλλόμενα Μέρη θέλουσιν ἔλθῃ εἰς ἐπαφὴν μετὰ τῶν ἐτέρων ἐνδιαφερομένων Κρατῶν ἵνα καθορισθῆ ποῖαι διευθετήσεις τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος δέον νὰ ἐπενεχθῶσι ἢ οὐ εἰς τοὺς καταλλήλους σταθμοὺς ἐπὶ τῆς ὁδοῦ. 'Η παροχὴ προνομίων κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου ταύτης καὶ πᾶσα ἐπακολουθοῦσα τροποποίησις τῆς ὠφελίμου χωρητικότητος δέον νὰ διέπῃται ὑπὸ:

(α) Τῆς ὠφελίμου χωρητικότητος καθοριζομένης συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(β) Τῶν ἀναγκῶν εἰς ἀεροπορικὰς μεταφορὰς τῶν ἐνδιαφερομένων Χωρῶν κρινομένων ἀπὸ ἀπόψεως δημοσίας διευκολύνσεως καὶ ἀνάγκης.

(γ) Τῆς ἐπαρκειᾶς ἐτέρων Ἀεροπορικῶν Ἐταιρειῶν ἐντὸς καὶ μεταξὺ τῶν ἐν λόγῳ Χωρῶν καί,

(δ) Τῆς οἰκονομικῆς ἀποδόσεως τῶν διαβατικῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν.

Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς διατάξεως ταύτης ἐπὶ τῶν Ἐταιρειῶν τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Ἑλλάδος ἀντιστοίχως θὰ γίνῃ ὡς καθορίζεται εἰς τοὺς πίνακας I καὶ II.

8) (α) Τὰ τιμολόγια τὰ ἐφαρμοσθέντα ὑπὸ τῶν ἐπιχειρήσεων Ἀεροπορικῶν Μεταφορῶν τῶν ἀναφερομένων ἐν τῷ παρόντι Παραρτήματι δεόν νὰ ἔχωσι συμφωνηθῆ κατὰ πρῶτον μεταξὺ τῶν καὶ ἐν συνεννοήσει μετὰ τῶν ἐτέρων Ἀεροπορικῶν Ἐταιρειῶν αἵτινες λειτουργοῦσιν ἐπὶ τῆς ὁδοῦ ἢ τμήματος ταύτης. Οἰονδήποτε τοιοῦτοτρόπως συμφωνηθὲν τιμολόγιον θὰ ὑπόκειται εἰς τὴν ἔγκρισιν τῶν συμβαλλόμενων Μερῶν. Εἰς περιπτώσιν διαφωνίας μεταξὺ τῶν Ἀεροπορικῶν Ἐταιρειῶν αὐτὰ ταῦτα τὰ συμβαλλόμενα Μέρη θέλουσι προσπαθῆσαι νὰ ἐπιτύχωσι συμφωνίαν. Ἐὰν τὰ συμβαλλόμενα Μέρη δὲν συμφωνήσωσι, τὸ ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ζήτημα θέλει ὑποβληθῆ εἰς διαιτησίαν ὡς προβλέπει τὸ ἄρθρον 9 τῆς παρούσης Συμφωνίας.

(β) Τὰ συμφώνως τῆς ὡς ἄνω παραγράφου (α) συμφωνηθησόμενα τιμολόγια δεόν νὰ καθορισθῶσιν εἰς λογικὰ ἐπίπεδα λαμβανομένων δεόντως ὑπ' ὄψιν πάντων τῶν σχετικῶν συντελεστῶν, συμπεριλαμβανομένων: τῆς οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως, λογικοῦ κέρδους, διαφορῶν εἰς τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν (συμπεριλαμβανομένων τῆς στάθμης τῆς ταχύτητος καὶ τῶν ἀνέσεων) καὶ τῶν ὑπὸ ἐτέρων ἐπιχειρήσεων ἐπὶ τῆς ὁδοῦ ἐφαρμοζομένων τιμολογίων. Τὰ ἐφαρμοζόμενα τιμολόγια διὰ τὴν ἐμπορικὴν παραλαβὴν καὶ ἀπόθεσιν εἰς σημεῖα μιᾶς γραμμῆς (ἐτέρων τῶν τῆς κινήσεως τῆς προοριζομένης διὰ ἢ ἐχούσης ὡς ἀφετηρίαν τὴν περιοχὴν ἢς Κυβέρνησις ὥρισε τὴν Ἀεροπορικὴν Ἐταιρείαν) δύνανται νὰ ὄσιν μεγαλύτερα τῶν ἀντιστοίχων τιμολογίων δι' ὁμοίαν κίνησιν διεξαγομένην ὑπὸ ἐσωτερικῶν ἢ τοπικῶν γραμμῶν εἰς τὸ ἀντίστοιχον τμῆμα τῆς ὁδοῦ.

9) Παντοῦ ὅπου ἐν τῇ συμφωνίᾳ ταύτῃ χρησιμοποιεῖται ὁ ὅρος «Ἀεροπορικὴ Ἐταιρεία» νοεῖται εἰς ὄργανισμὸς ὅστις ἐκμεταλλεύεται ἀεροπορικὰς γραμμὰς, εἴτε πρόκειται περὶ ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως εἴτε περὶ Κρατικοῦ ὄργανισμοῦ.

ΠΙΝΑΞ I

Βρετανικαὶ Ὅδοι

Λονδίνον—Βιέννη—Βελιγράδιον—Ἀθῆναι

Λονδίνον—Λυώνη—Μασσαλία—Γένουα—Νεάπολις—Ἀθῆναι

Αἱ ἀνωτέρω καθοριζόμενα ὁδοὶ δύνανται νὰ τροποποιῶνται κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων ἀεροπορικῶν Ἀρχῶν τῶν συμβαλλομένων Μερῶν.

Ἡ ὀρισθεῖσα Ἀεροπορικὴ Ἐταιρεία τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου θὰ εἶναι ἐξουσιοδοτημένη κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 8 (β) τοῦ Παραρτήματος νὰ ἀποβιβάσῃ ἢ ἐπιβιβάσῃ εἰς σταθμοὺς τῆς Ἑλλάδος ἐμπορικὸν φορτίον ἐπιβιβάσθην ἢ

προοριζόμενον διὰ σταθμούς ἐκτός τῆς Ἑλλάδος ἐπὶ τῶν ὁδῶν τῶν καθοριζομένων διὰ τοῦ Πίνακος τούτου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἢ χωρητικότης μὴ ὑπερβῇ τὴν συμφωνηθεῖσαν διὰ τὰς ἐν λόγῳ ὁδοὺς.

Ἐὰν ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις χορηγήσῃ εἰς οἰανδήποτε ἄλλην Ἀεροπορικὴν Ἐταιρείαν δικαιώματα εὐνοϊκώτερα τῶν διὰ τοῦ παρόντος Πίνακος χορηγουμένων εἰς τὴν ὀρισθεῖσαν Ἐταιρείαν τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου, ἢ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις θὰ χορηγήσῃ ἀμέσως πρὸς τὴν ὀρισθεῖσαν Ἀεροπορικὴν Ἐταιρείαν τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου δικαιώματα οὐχὶ ὀλιγώτερον εὐνοϊκὰ τῶν χορηγηθέντων εἰς τὴν ἢ τὰς Ἐταιρείας τοῦ μᾶλλον εὐνοουμένου Κράτους.

ΠΙΝΑΞ II

Ἑλληνικαὶ Ὅδοι

Δύο ὁδοὶ μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Αονδίνου αἵτινες θὰ γνωστοποιηθῶσιν ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας Ἑλληνικῆς Ἀεροπορικῆς Ἀρχῆς.

Αἱ ἀνωτέρω καθοριζόμεναι ὁδοὶ δύνανται νὰ τροποποιῶνται κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων Ἀεροπορικῶν Ἀρχῶν τῶν συμβαλλομένων Μερῶν.

Ἡ ὀρισθεῖσα Ἀεροπορικὴ Ἐταιρεία ἢ Ἐταιρεῖαι τῆς Ἑλλάδος θὰ εἶναι ἐξουσιοδοτημέναι κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 8 (β) τοῦ Παραρτήματος νὰ ἀποθιβάζωσιν ἢ ἐπιθιβάζωσιν εἰς σταθμούς τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου ἐμπορικὸν φορτίον, ἐπιθιβάσθην εἰς ἢ προοριζόμενον διὰ σταθμούς ἐκτός τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου ἐπὶ τῆς ἢ τῶν ὁδῶν τῶν καθοριζομένων διὰ τοῦ Πίνακος τούτου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἢ χωρητικότης μὴ ὑπερβῇ τὴν συμφωνηθεῖσαν διὰ τὰς ἐν λόγῳ ὁδοὺς.

Ἐὰν ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου χορηγήσῃ εἰς οἰανδήποτε ἄλλην Ἀεροπορικὴν Ἐταιρείαν δικαιώματα εὐνοϊκώτερα τῶν διὰ τοῦ παρόντος Πίνακος χορηγουμένων εἰς τὴν ὀρισθεῖσαν Ἐταιρείαν τῆς Ἑλλάδος ἢ Κυβέρνησις τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου θὰ χορηγήσῃ ἀμέσως πρὸς τὴν ὀρισθεῖσαν Ἀεροπορικὴν Ἐταιρείαν τῆς Ἑλλάδος δικαιώματα οὐχὶ ὀλιγώτερον εὐνοϊκὰ τῶν χορηγηθέντων εἰς τὴν ἢ τὰς Ἐταιρείας τοῦ μᾶλλον εὐνοουμένου Κράτους.

ΒΡΕΤΤΑΝΙΚΗ ΠΡΕΣΒΕΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ

26 Νοεμβρίου 1945

Ἐξοχώτατε

Εἰς ὀλοκλήρωσιν τῆς σήμερον ὑπογραφείσης Συμβάσεως περὶ Ἐναερίων Ἑπιχειρημάτων ἐν Εὐρώπῃ, ἀντελήφθην ὅτι ἡ Ἑταιρεία Ἐξοχότης θὰ ἐπεθύμει ὅπως ὁσάκις ὑπηρεσία πολιτικῆς ἀεροπορίας λειτουργεῖ κατὰ τὰς διατάξεις διμεροῦς ἢ πολυμεροῦς συμφωνίας, οὐδεμία στρατιωτικὴ ἀεροπορικὴ ὑπηρεσία θὰ μεταφέρῃ φορτίον, ταχυδρομεῖον ἢ πολίτας ἐπιβάτας πλὴν ἐὰν τὰ πολιτικὰ ἀεροπλάνα εἶναι ἐν ἀδυνα-

μία νά ανταποκριθοῦν εἰς τὰς μεταφορικός ἀνάγκας. Ἐντελήφθην, ἐπιπροσθέτως, ὅτι ἡ Ἐπιτετρα Ἐξοχότης ἐπιθυμεῖ ὅπως, περὶ τῆς τοιαύτης ἀδυναμίας κρίνωσιν αἱ ἀρμόδιαι Ἑλληνικαὶ Ἑπιτετραί, τῶν ἐνδιαφερομένων ἀεροπορικῶν γραμμῶν δυναμένων νά ἐφεισβάλλουν τὴν ἀπόφασιν ταύτην ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου τῆς Προσωρινῆς Ὁργανώσεως Πολιτικῆς Ἀεροπορίας πρὸς ἔκδοσιν διαιτητικῆς ἀποφάσεως.

Ἔχω τὴν τιμὴν νά δηλώσω ὅτι ἡ Κυβέρνησις τῆς Αὐτοῦ Μεγαλειότητος ἐν τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ ἀποδέχεται τὰς ἀπόψεις ταύτας.

Δράττομαι τῆς εὐκαιρίας ἵνα ἀνανεώσω πρὸς τὴν Ἐπιτετρα Ἐξοχότητα τὰς διαβεβαιώσεις τῆς ὑψίστης ὑπολήψεώς μου

(Ἑπ.) IVOR THOMAS.

Αὐτοῦ Ἐξοχότητα
Κύριον Ἰ. Σοφιανόπουλον
Ἐπιτετραίον Ἐξωτερικῶν
Ἀθήνας.

Β. ἘΠΙΤΕΤΡΑΙΟΝ ἘΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ἈΘΗΝΑΙ

Ἀθήναι τῇ 26ῃ Νοεμβρίου 1945

Κύριε

Ἔχω τὴν τιμὴν νά γνωρίσω λῆψιν τῆς ὑπὸ σημερινὴν ἡμερομηνίαν Ἐπιτετρας ἐπιστολῆς ἧς τὸ κείμενον ἀκολουθεῖ:

«Εἰς ὁλοκλήρωσιν τῆς σήμερον ὑπογραφείσης Συμβάσεως περὶ Ἐναερίων Ἑπιτετραίων ἐν Ἐυρώπῃ, ἀντελήφθην ὅτι ἡ Ἐπιτετρα Ἐξοχότης θὰ ἐπεθύμει ὅπως ὁσάκις ὑπηρεσία πολιτικῆς ἀεροπορίας λειτουργεῖ κατὰ τὰς διατάξεις διμεροῦς ἢ πολυμεροῦς συμφωνίας οὐδεμία στρατιωτικὴ ἀεροπορικὴ ὑπηρεσία θὰ μεταφέρει φορτίον, ταχυδρομεῖον ἢ πολίτας ἐπιβάτας πλὴν ἐὰν τὰ πολιτικὰ ἀεροπλάνα εἶναι ἐν ἀδυναμίᾳ νά ανταποκριθοῦν εἰς τὰς μεταφορικός ἀνάγκας. Ἐντελήφθην ἐπιπροσθέτως ὅτι ἡ Ἐπιτετρα Ἐξοχότης ἐπιθυμεῖ ὅπως περὶ τῆς τοιαύτης ἀδυναμίας κρίνωσιν αἱ ἀρμόδιαι Ἑλληνικαὶ ὑπηρεσίαι, τῶν ἐνδιαφερομένων ἀεροπορικῶν γραμμῶν δυναμένων νά ἐφεισβάλλουν τὴν ἀπόφασιν ταύτην ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου τῆς Προσωρινῆς Διεθνοῦς Ὁργανώσεως πολιτικῆς ἀεροπορίας, πρὸς ἔκδοσιν διαιτητικῆς ἀποφάσεως.

Ἔχω τὴν τιμὴν νά δηλώσω ὅτι ἡ Κυβέρνησις τῆς Αὐτοῦ Μεγαλειότητος ἐν τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ ἀποδέχεται τὰς ἀπόψεις ταύτας.»

Ἐυχαριστῶν ὑμᾶς διὰ τὴν ὡς ἄνω ἀνακοίνωσιν δράττομαι, Κύριε, τῆς εὐκαιρίας ἵνα ἀνανεώσω ὑμῖν τὰς διαβεβαιώσεις τῆς ὑψίστης ὑπολήψεώς μου

(Ἑπ.) Ἰ. ΣΟΦΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ.

ΒΡΕΤΤΑΝΙΚΗ ΠΡΕΣΒΕΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ

26η Νοεμβρίου 1945

Ἐξοχώτατε

Ἀναφερόμενος εἰς τὴν σήμερον ὑπογραφείσαν Σύμβασιν περὶ Ἐναερίων Ὑπηρεσιῶν ἐν Εὐρώπῃ, ἣτις ὑποκαθίσταται εἰς τὴν Σύμβασιν περὶ Ὑπηρεσιῶν Ἐναερίων Μεταφορῶν τὴν ὑπογραφείσαν ἐν Ἀθήναις τὴν 30 Μαΐου 1939, ἔχω τὴν τιμὴν νὰ πληροφορήσω τὴν Ὑμετέραν Ἐξοχότητα ὅτι ἡ Κυβέρνησις τῆς Αὐτοῦ Μεγαλειότητος ἐν τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ ἐπιθυμεῖ νὰ καταγγείλῃ τὴν ὡς ἄνω ἀναφερομένην Σύμβασιν τῆς 30 Μαΐου 1939, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ αὐτῆς ὑπ' ἀριθ. 23.

Δράττομαι τῆς εὐκαιρίας ἵνα ἀνανεώσω πρὸς τὴν Ὑμετέραν Ἐξοχότητα τὰς διαβεβαιώσεις τῆς ὑψίστης ὑπολήψεώς μου

(Ὑπ.) IVOR THOMAS.

Αὐτοῦ Ἐξοχότητα Κύριον Ι. Σοφιανόπουλον
Ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν, Ἀθήνας.

Β. ΤΠΟΤΡΓΕΙΟΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΑΘΗΝΑΙ

Ἀθῆναι τῇ 26ῃ Νοεμβρίου 1945

Κύριε

Ἐχω τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσω λήψιν τῆς ὑπὸ σημερινὴν ἡμερομηνίαν ἐπιστολῆς ὑμῶν, δι' ἧς μὲ ἐπληροφορήσατε ὅτι, ἐν σχέσει πρὸς τὴν σήμερον ὑπογραφείσαν Σύμβασιν περὶ Ἐναερίων Ὑπηρεσιῶν ἐν Εὐρώπῃ ἣτις ὑποκαθίσταται εἰς τὴν Σύμβασιν περὶ Ὑπηρεσιῶν Ἐναερίων Μεταφορῶν τὴν ὑπογραφείσαν ἐν Ἀθήναις τὴν 30 Μαΐου 1939, ἡ Κυβέρνησις τῆς Αὐτοῦ Μεγαλειότητος ἐν τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ ἐπιθυμεῖ νὰ καταγγείλῃ τὴν ἀνωτέρω μνημονευομένην Σύμβασιν τῆς 30 Μαΐου 1939, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ αὐτῆς ὑπ' ἀριθ. 23.

Λαμβάνων ὑπὸ σημείωσιν τὴν ἀνωτέρω ἀνακοίνωσιν δράττομαι τῆς εὐκαιρίας ἵνα ἀνανεώσω ὑμῖν τὰς βεβαιώσεις τῆς ὑψίστης ὑπολήψεώς μου

(Ὑπ.) Ι. ΣΟΦΙΑΝΟΠΟΤΛΟΣ.

Κύριον Ivor Thomas
Κοινοβουλευτικὸν Γραμματέα τοῦ Ὑπουργείου
Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, Ἀθήνας.

No. 555. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF GREECE FOR AIR SERVICES IN EUROPE. SIGNED AT ATHENS, ON 26 NOVEMBER 1945

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing direct air communications as soon as possible between the United Kingdom and Greece,

Have accordingly appointed plenipotentiaries for this purpose, who being duly authorised to this effect, have agreed as follows:—

Article 1

Each contracting party grants to the other contracting party the rights specified in the Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of the air services therein described. 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 2

(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 6, be bound to grant without delay the appropriate operating 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.

¹On the exchange of the instruments of ratification, which took place in London on 28 January 1948, the agreement, in accordance with article 12, was deemed to have entered into force as from the date of signature, 26 November 1945.

TRADUCTION—TRANSLATION

N° 555. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA GRECE RELATIF AUX SERVICES AERIENS EN EUROPE. SIGNE A ATHENES, LE 26 NOVEMBRE 1945

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

Désireux de conclure un accord en vue d'établir aussitôt que possible des communications aériennes directes entre le Royaume-Uni et la Grèce,

Ont désigné à cette fin des plénipotentiaires qui, dûment autorisés à cet effet, sont convenus des dispositions suivantes:

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 indiqués dans ladite annexe. Lesdits services pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 2

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 la route ou les routes indiquées et, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article 6, la Partie contractante qui accorde les droits sera tenue d'accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens intéressées.

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

¹Lors de l'échange des instruments de ratification qui a eu lieu à Londres, le 28 janvier 1948, l'accord a été considéré comme étant entré en vigueur dès sa signature, le 26 novembre 1945, conformément aux dispositions de l'article 12.

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

Article 3

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

(2) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into 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 shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees or other charges imposed by the former contracting party, treatment not less favourable than that granted to national airlines 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 or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

Article 4

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

Article 5

(1) The laws and regulations of one contracting party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air

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

Article 3

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

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

3) Les aéronefs utilisés pour les services convenus et les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord demeurant à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

Article 4

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

Article 5

1) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne

navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft of the designated airline or airlines of the other contracting party.

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

Article 6

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke an operating permission 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 either contracting party, or in case of failure by the designated airline or airlines to comply with its laws and regulations as referred to in Article 5, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

Article 7

This Agreement shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organisation set up under the Interim Agreement on International Civil Aviation drawn up at the Chicago Conference in December 1944.

Article 8

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

Article 9

Any dispute between the contracting parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto, shall be referred for decision to the Interim Council in accordance with the provisions of Article III of the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944, unless the contracting parties agree to settle the

internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour à l'intérieur de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante.

2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronefs (tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante pendant leur séjour à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante se trouvent entre les mains de ressortissants de l'une des Parties contractantes, ou lorsque l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées ne se conformeront pas aux lois et règlements visés à l'article 5 ou ne rempliraient pas de toute autre manière les conditions auxquelles les droits ont été accordés conformément aux dispositions du présent accord.

Article 7

Le présent accord sera enregistré auprès de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale instituée par l'Accord intérimaire relatif à l'aviation civile internationale, élaboré à la Conférence de Chicago en décembre 1944.

Article 8

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

Article 9

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou de son annexe, sera soumis à la décision du Conseil intérimaire, conformément aux dispositions de l'article III de l'Accord intérimaire relatif à l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de régler leur diffé-

dispute by referring to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the contracting parties, or to some other person or body. The contracting parties undertake to comply with the decision given.

Article 10

If a general multilateral air 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 11

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of its receipt by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

Article 12

The instruments of ratification shall be exchanged in London as soon as possible. On the exchange of the instruments of ratification this Agreement shall be deemed to have entered into force as from the date of signature.

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

For the Government of the United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland:

[L.S.] IVOR THOMAS

For the Government of Greece:

[L.S.] J. S. SOFIANOPOULOS

DONE this twenty-sixth day of November nineteen hundred and forty-five in duplicate at Athens in the Greek and English languages both texts being equally authentic.

rend en le soumettant à un tribunal arbitral désigné par voie d'accord entre elles, ou à une autre personne ou à un autre organisme. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article 10

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général qui est acceptée par les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 11

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment donner notification à l'autre Partie contractante de 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.

Article 12

Les instruments de ratification seront échangés à Londres aussitôt que faire se pourra. Lorsque les instruments de ratification auront été échangés, le présent accord sera considéré comme étant entré en vigueur à la date de sa signature.

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

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

[L. S.] Ivor THOMAS

Pour le Gouvernement de la Grèce:

[L. S.] J. S. SOFIANOPOULOS

FAIT à Athènes, le vingt-six novembre mil neuf cent quarante-cinq, en double exemplaire, dans les langues grecque et anglaise, les deux textes faisant également foi.

ANNEX

The airline designated by the Government of the United Kingdom for the purpose of the operation of the air services on the routes specified in Schedule I attached hereto shall be the British Overseas Airways Corporation or such other corporation as shall be notified by the competent aeronautical authority of the United Kingdom as having succeeded to the rights of the British Overseas Airways Corporation under this agreement.

2. The airline(s) designated by the Government of Greece for the purpose of the operation of the air services on the route(s) specified in Schedule II shall be an airline or airlines to be notified by the competent aeronautical authority of Greece.

3. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule I, the designated British airline referred to in paragraph 1 above shall be accorded in Greece rights of transit, of non-traffic stops and of commercial entry and departure for international traffic as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

4. For the purpose of operating air services on the route (or routes) specified in Schedule II attached hereto the designated Greek airline(s) referred to in paragraph 2 above shall be accorded in the United Kingdom rights of transit, of non-traffic stops and of commercial entry and departure for international traffic as hereinafter provided, and the use on the said route (or routes) of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

5.—(a) The designated airline of the United Kingdom shall be entitled to set down and pick up at the places in Greece specified in Schedule I traffic embarked in or destined for the United Kingdom.

(b) The designated airline of Greece shall be entitled to set down and pick up at the places in the United Kingdom specified in Schedule II traffic embarked in or destined for Greece.

(c) The capacity to be provided from time to time by the designated airlines of Greece and of the United Kingdom for the conveyance of the traffic referred to in sub-paragraphs (a) and (b) shall be maintained in equilibrium with the traffic offering between Greece and the United Kingdom.

(d) The total capacity will be divided equally between the airlines referred to in paragraphs 1 and 2 above, where they are operating the same or similar routes.

ANNEXE

L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Royaume-Uni pour l'exploitation des services aériens sur les routes indiquées au tableau I ci-joint sera la British Overseas Airways Corporation ou toute autre entreprise que les autorités aéronautiques compétentes du Royaume-Uni déclareront avoir succédé aux droits de la British Overseas Airways Corporation en vertu du présent accord.

2. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de la Grèce pour l'exploitation des services aériens sur la route ou les routes indiquées au tableau II seront l'entreprise ou les entreprises de transports aériens que notifieront les autorités aéronautiques compétentes de la Grèce.

3. Aux fins d'exploiter des services aériens sur les routes aériennes indiquées au tableau I, l'entreprise de transports aériens britannique désignée, visée au paragraphe 1 ci-dessus, bénéficiera en Grèce du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit d'entrée et de sortie à des fins commerciales en trafic international dans les conditions stipulées ci-après, ainsi que du droit d'utiliser sur lesdites routes les aérodromes et les facilités auxiliaires destinés au trafic international.

4. Aux fins d'exploiter des services aériens sur la route ou les routes aériennes indiquées au tableau II ci-joint, l'entreprise ou les entreprises de transports aériens grecques désignées, visées au paragraphe 2 ci-dessus, bénéficieront dans le Royaume-Uni du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit d'entrée et de sortie à des fins commerciales en trafic international dans les conditions prévues ci-après, ainsi que du droit d'utiliser sur ladite ou lesdites routes les aérodromes et les facilités auxiliaires destinés au trafic international.

5. a) L'entreprise de transports aériens désignée du Royaume-Uni aura le droit de décharger et de charger en Grèce, aux points indiqués au tableau I, les passagers, les marchandises et le courrier embarqués au Royaume-Uni ou voyageant à destination du Royaume-Uni.

b) L'entreprise de transports aériens désignée de la Grèce aura le droit de décharger et de charger dans le Royaume-Uni, aux points indiqués au tableau II, les passagers, les marchandises et le courrier embarqués en Grèce ou voyageant à destination de la Grèce.

c) La capacité que devront fournir à un moment donné les entreprises de transports aériens désignées de la Grèce et du Royaume-Uni pour l'acheminement du trafic visé aux alinéas a et b, sera maintenue en rapport avec la demande de trafic entre la Grèce et le Royaume-Uni.

d) La capacité totale sera également répartie entre les entreprises de transports aériens visées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus lorsqu'elles exploiteront les mêmes routes ou des routes similaires.

(e) The capacity to be provided at the outset shall be agreed between the competent aeronautical authorities of the contracting parties before the services are inaugurated.

(f) Thereafter the capacity to be provided shall be discussed from time to time between the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

(g) The load factor to be adopted for determining the frequency to be operated shall be agreed at the outset between the airlines referred to in paragraphs 1 and 2 above, subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

(h) The load factor initially determined may be reviewed from time to time by the airlines referred to above. Any recommendation for the variation of the load factor shall be submitted to the competent aeronautical authorities of the contracting parties for approval.

(i) On the basis of the figures in force for the time being of the capacity to be operated, the load factor and the payload of the aircraft employed, the frequency of the services to be operated by the airlines referred to in paragraphs 1 and 2 above shall be agreed between them, subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the contracting parties before the services start or are changed.

(j) In order to meet unexpected traffic demands of a temporary character the airlines referred to in paragraphs 1 and 2 above may, notwithstanding the provisions of sub-paragraphs (c) and (d) of this paragraph, agree between them such temporary increases of capacity as are necessary to meet the traffic demand. Any such increases should be reported forthwith to the competent aeronautical authorities which may confirm or modify them.

6. In so far as one of the contracting parties may not wish, permanently or temporarily, to operate, in full or in part, the capacity to which it is entitled under the preceding paragraph, that contracting party may arrange with the other contracting party, under terms and conditions to be agreed between them, for the designated airline(s) of such other contracting party to operate additional capacity so as to maintain the full schedule of services agreed upon between them in accordance with the preceding paragraph. It will, however, be a condition of any such arrangement, that if the first named contracting party should at any time decide to commence to operate or to increase the frequency of its services, within the total capacity to which it is entitled under the preceding paragraph, the airline(s) of the other contracting party will withdraw correspondingly some or all of the additional capacity which it (they) had been operating.

e) La capacité qui devra être fournie à l'origine sera convenue entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes avant que les services ne commencent à fonctionner.

f) Par la suite, la capacité à fournir fera l'objet de temps à autre d'un examen par les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

g) Le facteur de charge qui sera adopté pour déterminer la fréquence des services sera convenue à l'origine entre les entreprises de transports aériens visées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

h) Le facteur de charge initialement fixé pourra faire l'objet de temps à autre d'un examen par les entreprises de transports aériens visées ci-dessus. Toute recommandation tendant à modifier le facteur de charge sera soumise à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

i) Avant que les services ne commencent à fonctionner ou qu'ils ne subissent une modification, les entreprises de transports aériens visées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus conviendront de la fréquence des services qui seront exploités par elles, sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes et sur la base des données existant à l'heure actuelle quant à la capacité des services à exploiter, au facteur de charge et à la charge commerciale des aéronefs utilisés.

j) Afin de faire face aux demandes imprévues de trafic de caractère temporaire, les entreprises de transports aériens visées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus pourront décider de commun accord, nonobstant les dispositions des alinéas c et d du présent paragraphe, d'augmenter à titre provisoire la capacité dans la mesure nécessaire pour satisfaire à la demande de trafic. Toute augmentation de cet ordre devra être signalée sans délai aux autorités aéronautiques compétentes qui pourront l'approuver ou la modifier.

6. Dans la mesure où l'une des Parties contractantes ne serait pas désireuse d'exploiter, à titre permanent ou temporaire, en totalité ou en partie, la capacité à laquelle elle a droit en vertu du paragraphe précédent, ladite Partie contractante pourra décider avec l'autre Partie contractante selon les conditions et les modalités dont elles conviendront, que l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées de cette autre Partie contractante exploiteront une capacité supplémentaire de manière que soient assurés intégralement les services convenus entre elles conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Tout arrangement de cet ordre devra toutefois comporter une clause prévoyant que si la première Partie contractante décide, à un moment quelconque, de mettre ses services en exploitation ou d'en augmenter la fréquence, dans les limites de la capacité totale à laquelle elle a droit en vertu des dispositions du paragraphe précédent, l'entreprise ou les entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante retireront, en contrepartie, tout ou partie de la capacité supplémentaire qu'elles exploitaient jusqu'alors.

7. If the airline of a contracting party desires to set down and pick up in the territory of the other contracting party traffic embarked in or destined for the territories of third parties and the other contracting party is prepared to consider a claim to carry such traffic, the contracting parties will enter into consultation with the other States concerned in order to determine what adjustments of capacity, if any, should be made at the appropriate stages on the route. The grant of any privileges under this paragraph and any consequential adjustment of capacity should be governed by—

- (a) the capacity determined in accordance with paragraph 5 of this Annex;
- (b) the air transport needs of the territories concerned judged in relation to public convenience and necessity;
- (c) the adequacy of other air transport services in and between the territories concerned, and
- (d) the economy of through airline operations.

The application of this clause to the airlines of the United Kingdom and of Greece respectively shall be as set out in Schedules I and II.

8.—(a) Tariffs to be charged by the air transport undertakings referred to in this Annex shall be agreed in the first instance between them in consultation with other airlines operating on the route or any section thereof. Any tariffs so agreed will be subject to the approval of the contracting parties. In the event of disagreement between the airlines, the contracting parties themselves shall endeavour to reach agreement. Should the contracting parties fail to agree, the matter in dispute will be referred to arbitration, as provided for in Article 9 of this Agreement.

(b) The tariffs to be agreed in accordance with (a) above shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including economical operation, reasonable profit, differences of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charged by any other operators on the route. Tariffs charged for traffic taken up or put down at points on a route (other than traffic destined for or embarked in the country whose Government has designated the airline) may be higher than the corresponding tariffs for similar traffic by local or regional services on the corresponding sector of the route.

9. Wherever in this Agreement the term “airline” is used, it is intended to mean an organisation which is operating air services whether a private enterprise or a State Corporation.

7. Si l'entreprise de transports aériens de l'une des Parties contractantes est désireuse de décharger et de charger sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises et du courrier embarqués dans les territoires d'un pays tiers ou voyageant à destination desdits territoires, et si l'autre Partie contractante est disposée à prendre en considération une demande relative à un trafic de cet ordre, les Parties contractantes engageront des consultations avec les autres Etats intéressés en vue de décider des ajustements de capacité qui devraient être éventuellement faits aux étapes voulues de la route. L'octroi de privilèges en vertu des dispositions du présent paragraphe et tout ajustement consécutif de la capacité devront tenir compte de :

- a) la capacité fixée conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente annexe;
- b) les besoins en matière de transports aériens des territoires intéressés estimés en fonction des intérêts et des besoins du public;
- c) la suffisance des autres services de transports aériens dans les territoires intéressés et entre ces territoires, et
- d) l'économie de l'exploitation des entreprises de transports aériens assurant des services directs.

La présente clause s'appliquera aux entreprises de transports aériens du Royaume-Uni et à celles de la Grèce comme il est indiqué dans les tableaux I et II.

8. a) Les tarifs applicables seront en premier lieu arrêtés de concert par les entreprises de transports aériens visées dans la présente annexe, en consultation avec les autres entreprises de transports aériens exploitant la même route ou une section de celle-ci. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des Parties contractantes. En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à une entente. Si elles n'y parviennent pas, leur différend sera soumis à l'arbitrage, conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord.

b) Les tarifs qui seront convenus conformément aux dispositions de l'alinéa a ci-dessus, seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les conditions d'une exploitation économique, la réalisation d'un bénéfice normal, les différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) ainsi que les tarifs appliqués par d'autres entreprises sur la même route. Les tarifs appliqués aux passagers, aux marchandises et au courrier chargés ou déchargés en des points situés sur une route (autres que les passagers, les marchandises et le courrier à destination ou en provenance du pays dont le Gouvernement a désigné l'entreprise de transports aériens) pourront être plus élevés que les tarifs correspondants applicables au trafic similaire acheminé par des services locaux ou régionaux sur la même partie de la route.

9. Au sens du présent accord, l'expression "entreprise de transports aériens" désigne toute organisation qui exploite des services aériens, qu'il s'agisse d'une entreprise privée ou d'une entreprise d'Etat.

SCHEDULE I

BRITISH ROUTES

London—Vienna—Belgrade—Athens.

London—Lyons—Marseilles—Genoa—Naples—Athens.

The above-mentioned routes may be varied by agreement between the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

The designated airline of the United Kingdom shall be entitled, subject to the provisions of paragraph 8 (*b*) of this Annex, to set down or pick up at places in Greece traffic embarked in or destined for places outside Greece on the routes specified in this Schedule provided that the capacity shall not exceed that agreed for the routes in question.

If the Government of Greece grants to any other airline rights more favourable than those accorded in this Schedule to the designated airlines of the United Kingdom, the Government of Greece will immediately grant to the designated airline of the United Kingdom rights not less favourable than those granted to the airline(s) of the most favoured nation.

SCHEDULE II

GREEK ROUTES

Two routes between Athens and London to be notified by the competent aeronautical authority of Greece.

The above-mentioned routes may be varied by agreement between the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

The designated airline(s) of Greece shall be entitled, subject to the provisions of paragraph 8 (*b*) of this Annex, to set down or pick up at places in the United Kingdom traffic embarked in or destined for places outside the United Kingdom on the route(s) specified in this Schedule provided that the capacity shall not exceed that agreed for the route(s) in question.

If the Government of the United Kingdom grants to any other airline rights more favourable than those accorded in this Schedule to the designated airline(s) of Greece, the Government of the United Kingdom will immediately grant to the designated airline(s) of Greece rights not less favourable than those granted to the airline(s) of the most favoured nation.

TABLEAU I

ROUTES BRITANNIQUES

Londres—Vienne—Belgrade—Athènes.

Londres—Lyon—Marseille—Gênes—Naples—Athènes.

Les routes susmentionnées pourront être modifiées par voie d'accord entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

L'entreprise de transports aériens désignée du Royaume-Uni aura le droit, sous réserve des dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 8 de la présente annexe, de décharger ou de charger en des points situés en Grèce, les passagers, les marchandises et le courrier en provenance ou à destination de points situés hors de Grèce sur les routes figurant au présent tableau, sous réserve que la capacité ne dépasse pas celle qui a été convenue pour les routes en question.

Si le Gouvernement de la Grèce accorde à une autre entreprise de transports aériens des droits supérieurs à ceux qui sont accordés dans le présent tableau aux entreprises de transports aériens désignées du Royaume-Uni, le Gouvernement de la Grèce accordera immédiatement à l'entreprise de transports aériens désignée du Royaume-Uni des droits au moins équivalents à ceux qui sont accordés à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens de la nation la plus favorisée.

TABLEAU II

ROUTES GRECQUES

Deux routes entre Athènes et Londres dont l'itinéraire sera notifié par les autorités aéronautiques compétentes de la Grèce.

Les routes susmentionnées pourront être modifiées par voie d'accord entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées de la Grèce auront le droit, sous réserve des dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 8 de la présente annexe, de décharger ou de charger en des points situés dans le Royaume-Uni, les passagers, les marchandises et le courrier en provenance ou à destination de points situés hors du Royaume-Uni sur la route ou les routes figurant au présent tableau, sous réserve que la capacité ne dépasse pas celle qui a été convenue pour la route ou les routes en question.

Si le Gouvernement du Royaume-Uni accorde à une autre entreprise de transports aériens des droits supérieurs à ceux qui sont accordés dans le présent tableau à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées de la Grèce, le Gouvernement du Royaume-Uni accordera immédiatement à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées de la Grèce, des droits au moins équivalents à ceux qui sont accordés à l'entreprise ou aux entreprises aériennes de la nation la plus favorisée.

EXCHANGE OF NOTES

No. 1

Mr. Ivor Thomas to M. Sofianopoulos

26th November, 1945

Your Excellency,

In amplification of the Agreement for Air Services in Europe, signed this day, I understand your Excellency to desire that whenever a civil air service is in operation, under a bilateral or a multilateral agreement, no freight, mail or civilian passengers shall be carried on any military air service unless civil aircraft are incapable of meeting the traffic requirements. I understand your Excellency further to desire that such incapability shall be judged by the competent Greek authorities, subject to arbitration on appeal of the airline concerned to the Council of the Provisional International Civil Aviation Organisation.

I have the honour to declare that these requirements are acceptable to His Majesty's Government in the United Kingdom.

I avail, &c.

(Signed) IVOR THOMAS

No. 2

M. Sofianopoulos to Mr. Ivor Thomas

26th November, 1945

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter dated this day of which text follows:—

[See note No. 1]

Thanking you for the above communication, I avail, &c.

(Signed) J. S. SOFIANOPOULOS

ECHANGE DE NOTES

N° 1

M. Ivor Thomas à M. Sofianopoulos

Le 26 novembre 1945

Excellence,

Comme suite à l'accord relatif aux services aériens en Europe signé ce jour, je comprends que Votre Excellence désire que toutes les fois qu'un service aérien civil fonctionne, en vertu d'un accord bilatéral ou multilatéral, aucun service aérien militaire ne transporte de marchandises, de courrier ou de passagers civils, à moins que les aéronefs civils ne soient pas en mesure de satisfaire aux exigences du trafic. Je comprends en outre que Votre Excellence désire que les autorités grecques compétentes soient juges d'une incapacité de cet ordre, sous réserve d'un arbitrage si l'entreprise de transports aériens intéressée fait appel au Conseil de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que les conditions précitées recueillent l'agrément du Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni.

Je saisis, etc.

(Signé) IVOR THOMAS

N° 2

M. Sofianopoulos à M. Ivor Thomas

Le 26 novembre 1945

Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Excellence en date de ce jour, conçue dans les termes suivants:

[Voir note n° 1]

Priant Votre Excellence d'agréer mes remerciements pour la communication précitée, je saisis, etc.

(Signé) J. S. SOFIANOPOULOS

No. 3

Mr. Ivor Thomas to M. Sofianopoulos

26th November, 1945

Your Excellency,

With reference to the Agreement on Air Services in Europe, signed this day, which supersedes the Convention regarding Air Transport Services signed in Athens on the 30th May, 1939,¹ I have the honour to inform your Excellency that His Majesty's Government in the United Kingdom desire to give notice of termination of the above-mentioned Agreement of the 30th May, 1939, in accordance with article 23 thereof.

I avail, &c.

(Signed) Ivor THOMAS

No. 4

M. Sofianopoulos to Mr. Ivor Thomas

26th November, 1945

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter dated from to-day, by which you have informed me that, with reference to the Agreement on Air Services in Europe, signed this day, which supersedes the Convention regarding Air Transport Services signed in Athens on the 30th May, 1939, His Majesty's Government in the United Kingdom desire to give notice of termination of the above-mentioned Agreement of the 30th May, 1939, in accordance with article 23 thereof.

Taking note of the above communication, I avail, &c.

(Signed) J. S. SOFIANOPOULOS

¹ League of Nations, *Treaty Series*, Volume CCII, page 7.

N° 3

M. Ivor Thomas à M. Sofianopoulos

Le 26 novembre 1945

Excellence,

Me référant à l'accord relatif aux services aériens en Europe signé ce jour, qui se substitue à la convention relative aux services de transports aériens signée à Athènes le 30 mai 1939¹, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni est désireux de notifier sa dénonciation de l'accord précité du 30 mai 1939, conformément à son article 23.

Je saisis, etc.

(Signé) IVOR THOMAS

N° 4

M. Sofianopoulos à M. Ivor Thomas

Le 26 novembre 1945

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Excellence en date de ce jour dans laquelle, en référence à l'accord relatif aux services aériens en Europe signé ce jour, qui se substitue à la convention relative aux services de transports aériens signée à Athènes le 30 mai 1939, elle m'informe du désir de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de notifier sa dénonciation de l'accord précité du 30 mai 1939, conformément à son article 23.

Ayant pris acte de la communication susvisée, je saisis, etc.

(Signé) J. S. SOFIANOPOULOS

¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, volume CCII, page 7.

EXCHANGE OF NOTES MODIFYING AGREEMENT OF
26 NOVEMBER 1945

No. 1

His Majesty's Ambassador at Athens to the Greek Minister for Foreign Affairs

21st February, 1947

Monsieur le Ministre,

I have the honour, under instructions from His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, to state that His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland have proposed, in accordance with Article 8 of the Air Navigation Agreement signed at Athens on 26th November, 1945, that Schedule I, British Routes, annexed to that Agreement, shall be modified so that instead of the Routes at present set out therein the Routes should henceforth be the following:

“(1) London—intermediate countries—Athens.

“(2) London—intermediate countries—Athens—points beyond towards and including Tehran.

“(3) London—intermediate countries—Athens—Istanbul—Angora.”

2. I shall be grateful if your Excellency will inform me whether the Royal Hellenic Government accept the foregoing amendments. In that event the present Note and your Excellency's reply to that effect will be regarded as constituting an agreement supplementary to the Agreement mentioned above.

I avail, &c.

(Signed) Clifford NORTON

ECHANGE DE NOTES MODIFIANT L'ACCORD DU
26 NOVEMBRE 1945

N° 1

*L'Ambassadeur de Sa Majesté à Athènes au Ministre des affaires étrangères
de Grèce*

Le 21 février 1947

Monsieur le Ministre,

D'ordre du principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté aux affaires étrangères, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord propose, conformément à l'article 8 de l'accord relatif à la navigation aérienne signé à Athènes le 26 novembre 1945, que le tableau I intitulé "Routes britanniques", annexé audit accord, soit modifié de manière que les routes y figurant actuellement soient désormais remplacées par les routes suivantes:

- "1) Londres—pays intermédiaires—Athènes.
- "2) Londres—pays intermédiaires—Athènes—points situés au-delà en direction de Téhéran, y compris cette ville.
- "3) Londres—pays intermédiaires—Athènes—Istamboul—Ankara."

2. Je serais reconnaissant à Votre Excellence de me faire connaître si le Gouvernement royal hellénique accepte les susdites modifications. Dans l'affirmative, la présente note et la réponse de Votre Excellence seront considérées comme constituant un accord complémentaires de l'Accord précité.

Je saisis, etc.

(*Signé*) Clifford NORTON

No. 2

The Greek Minister for Foreign Affairs to His Majesty's Ambassador at Athens

21st February, 1947

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Note of 21st February, 1947, regarding the proposal of His Majesty's Government in the United Kingdom to modify Schedule I annexed to the Air Navigation Agreement, signed at Athens on 26th November, 1945, which reads as follows:

[See note No. 1]

2. In reply I have the honour to inform your Excellency that the Royal Hellenic Government accept the provisions contained in your Note and will regard that Note and the present reply as constituting an agreement between them and His Majesty's Government in the United Kingdom in this matter.

I avail, &c.

(Signed) C. TSALDARIS

N° 2

*Le Ministre des affaires étrangères de Grèce à l'Ambassadeur de Sa Majesté
à Athènes*

Le 21 février 1947

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date du 21 février 1947 concernant la proposition du Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni tendant à modifier le tableau I qui figure en annexe à l'accord relatif à la navigation aérienne signé à Athènes le 26 novembre 1945, ladite note étant conçue dans les termes suivants:

[*Voir note n° 1*]

2. J'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence, en réponse, que le Gouvernement royal hellénique accepte les dispositions énoncées dans la note de Votre Excellence et considérera ladite note et la présente réponse comme constituant un accord à ce sujet entre mon Gouvernement et le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni.

Je saisis, etc.

(*Signé*) C. TSALDARIS

No. 556

**FRANCE
and
PORTUGAL**

Agreement on air transport between French and Portuguese territories (with annex). Signed at Lisbon, on 30 April 1946

French and Portuguese official texts communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

**FRANCE
et
PORTUGAL**

Accord relatif aux transports aériens entre les territoires français et portugais (avec annexe). Signé à Lisbonne, le 30 avril 1946

Textes officiels français et portugais communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

N° 556. ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AERIENS
ENTRE LES TERRITOIRES FRANÇAIS ET PORTUGAIS.
SIGNE A LISBONNE, LE 30 AVRIL 1946

Le Gouvernement provisoire de la République française et le Gouvernement du Portugal

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 services aériens internationaux réguliers, et de poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine, et

— que les accords antérieurement conclus entre les deux Gouvernements en matière d'exploitation de services aériens réguliers doivent être remplacés par un accord plus général adapté aux conditions nouvelles des transports aériens,

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

Article premier

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés à l'Annexe ci-jointe en vue de l'établissement des services internationaux énumérés à cette Annexe. Lesdits services peuvent être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle ces droits sont accordés.

Article II

a) Chacun des services aériens énumérés à l'Annexe peut être mis en exploitation, aussitôt que la Partie Contractante à laquelle les droits spécifiés à ladite annexe ont été concédés, a désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les routes en question.

b) L'entreprise ou les entreprises ainsi désignées par l'une des Parties Contractantes pourront être appelées avant d'être autorisées à ouvrir les services visés par le présent accord, à fournir aux Autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante, et ce conformément aux lois et règlements en vigueur en ce pays, toutes justifications sur sa qualification ainsi que sur son exploitation commerciale.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 30 avril 1946, conformément à l'article XI.

PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS

Nº 556. ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE PORTUGAL E A FRANÇA

O Governo Português e o Governo Provisório da República Francesa

considerando:

— que as possibilidades da Aviação Comercial, como meio de transporte, aumentaram consideravelmente;

— que é conveniente organizar, por forma segura e ordenada os serviços aéreos internacionais regulares e prosseguir, o mais amplamente possível, no desenvolvimento da cooperação internacional relativa àqueles serviços; e

— que os acordos em matéria de exploração de serviços aéreos regulares concluídos anteriormente entre os dois Governos devem ser substituídos por um acôrdo mais geral adaptado às novas condições dos transportes aéreos,

designaram para êste efeito Representantes, os quais, devidamente autorizados, acordam nas disposições seguintes:

Artigo 1.º

As Partes Contratantes reconhecem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo junto para estabelecer os serviços internacionais designados no mesmo Anexo. Tais serviços podem ser inaugurados imediatamente ou em data ulterior, à escolha da Parte Contratante à qual aqueles direitos são reconhecidos.

Artigo 2.º

a) Pode iniciar-se a exploração de qualquer dos serviços aéreos mencionados no Anexo logo que a Parte Contratante à qual foram conferidos os direitos especificados no referido Anexo designar a empresa ou empresas de transporte aéreo a que ficam afectadas as respectivas rotas.

b) Antes de serem autorizadas a começar os serviços previstos neste Acôrdo, a empresa ou empresas assim designadas por uma das Partes Contratantes, podem ser obrigadas a prestar às autoridades aeronáuticas competentes da outra Parte Contratante, nos termos das leis e regulamentos em vigor no território desta, as justificações respeitantes tanto à sua idoneidade como à sua exploração comercial.

Article III

a) Chacune des Parties Contractantes convient que les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités à la ou aux entreprises de transports aériens de l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevées que celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord 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 d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales ou à celles de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'imposition de droits de douane, de 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 demeurant à bord desdits aéronefs, 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 et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article IV

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou 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. 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 Etat.

Article V

a) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire en ce qui concerne les aéronefs employés à la navigation 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'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers

Artigo 3.º

a) Qualquer das Partes Contratantes acorda em que os encargos impostos pela utilização dos aeroportos e outras facilidades à empresa ou empresas da outra Parte Contratante não serão superiores aos pagos pela utilização dos mesmos aeroportos e facilidades pelas próprias aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais similares.

b) O combustível, óleos lubrificantes e peças sobressalentes, metidos ou recebidos a bordo da 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 trazidas 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 tais provisões sejam usadas ou consumidas por aquelas aeronaves nos vôos sôbre êste território.

Artigo 4.º

Os certificados de navegabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma das Partes Contratantes 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 5.º

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

b) Os passageiros, a tripulação e os expedidores de mercadorias terão de submeter-se, quer pessoalmente, quer por representantes seus, às leis e regula-

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 VI

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ou de révoquer une telle autorisation, 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 nationaux de l'une ou de l'autre des Parties Contractantes ou lorsque cette entreprise de transports aériens ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 5 ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

Article VII

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, le mot "territoire" s'entendra des régions terrestres et des eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles l'une ou l'autre des Parties Contractantes exerce sa souveraineté, sa suzeraineté, son protectorat, un mandat ou une tutelle.

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 la voie des négociations directes.

b) Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944¹ ou, en attendant l'entrée en vigueur de ladite Convention entre les deux Parties Contractantes, au Conseil intérimaire créé par l'Accord Intérimaire sur l'Aviation Civile Internationale signé à Chicago à la même date.

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.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

mentos em vigor no território de cada Parte Contratante relativos à entrada, permanência e saída de passageiros, tripulações e mercadorias, assim como aos que se aplicam às formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândega e quarentena.

Artigo 6.º

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 obrigações resultantes do presente Acôrdo.

Artigo 7.º

Para aplicação do presente Acôrdo e do seu Anexo, entender-se-á por “território”: a terra e águas territoriais adjacentes sôbre as quais uma ou outra das Partes Contratantes exerce a sua soberania, a sua suserania, o seu protectorado, um mandato ou uma tutela.

Artigo 8.º

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 Internacional de Aviação Civil, criada pela Convenção da Aviação Civil Internacional assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, ou, se a dita Convenção não estiver ainda em vigor para qualquer das Partes Contratantes, ao Conselho Provisório criado pelo Acôrdo Provisório sôbre Aviação Civil Internacional assinado em Chicago na mesma data.

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 Partes Contratantes obrigam-se a conformar-se com a decisão proferida.

Article IX

Le présent Accord se substitue à tous arrangements franco-portugais antérieurs en matière de transports aériens, notamment à ceux conclus entre les deux Gouvernements par échange des lettres des 16 octobre et 10 novembre 1934 et des 12 et 17 novembre 1936.

Article X

Le présent Accord et tous les contrats y relatifs seront enregistrés à l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale instituée par l'Accord intérimaire sur l'Aviation Civile Internationale signé le 7 décembre 1944 à Chicago.

Article XI

- 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 deux Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis à l'Accord et à son Annexe et de leur exécution satisfaisante.
- c) Au cas où les deux Parties Contractantes auraient ratifié une Convention aéronautique multilatérale, ou y auraient adhéré, le présent Accord ou son Annexe devront être amendés de façon à être mis en concordance avec les dispositions de ladite Convention dès que celle-ci sera entrée en vigueur entre elles.
- d) Si l'une des Parties Contractantes souhaite modifier les termes de l'Annexe au présent Accord elle peut demander qu'une consultation ait lieu entre les Autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de 60 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. Une telle notification devra être faite simultanément à l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale ou à l'organisme appelé à lui succéder. Le présent Accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle

Artigo 9.º

O presente Acôrdo substitue quaisquer arranjos franco-portugueses anteriores relativos a transporte aéreo, em especial os concluídos pelos Governos dos dois países por troca de notas de 16 de Outubro e 10 de Novembro de 1934, e de 12 e 17 de Novembro de 1936.

Artigo 10.º

Êste Acôrdo e todos os contratos com êle relacionados serão registados na Organização Provisória da Aviação Civil Internacional, criada pelo Acôrdo Provisório de Aviação Civil Internacional assinado em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

Artigo 11.º

a) Êste 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 afim de se assegurarem de que os princípios definidos no Acôrdo e no seu Anexo estão sendo aplicados e que a sua execução é satisfatória.

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

d) No caso de qualquer das Partes Contratantes desejar modificar os termos do Anexo a este Acôrdo assim o proporá à outra Parte, e as autoridades aeronáticas de ambas iniciarão negociações dentro de sessenta dias, a contar da data 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 êste Acôrdo. A notificação será simultaneamente comunicada à Organização Provisória da Aviação Civil Internacional, ou ao organismo que lhe suceder. Feita a notificação, êste Acôrdo deixará de vigorar doze meses depois da data da recepção dela pela outra Parte Contratante, salvo se for retirada por acôrdo antes de expirar aquele prazo. Se não for acusada a recepção da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á

notification n'en accuserait pas réception, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale ou l'organisme appelé à lui succéder. Le présent Accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale ou l'organisme appelé à lui succéder.

FAIT à Lisbonne, le trente avril mil neuf cent quarante-six, en double exemplaire, dans les langues française et portugaise, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Gouvernement portugais:
(Signé) A. D'O. SALAZAR

Pour le Gouvernement provisoire de la République française:
(Signé) J. DU SAULT

ANNEXE

I

Le Gouvernement du Portugal accorde au Gouvernement de la République française le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises françaises de transports aériens désignées par lui, des services aériens sur les lignes (mentionnées au tableau I ci-annexé) qui traversent ou desservent les territoires portugais.

II

Le Gouvernement de la République française accorde au Gouvernement du Portugal le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises portugaises de transports aériens désignées par lui, des services aériens sur les lignes (mentionnées au tableau II ci-annexé) qui traversent ou desservent les territoires français.

III

a) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par chacune des Parties Contractantes dans les conditions fixées à l'Accord jouiront dans le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de transit et du droit d'escale pour des raisons non commerciales sur les itinéraires et aux points énumérés dans la partie A du Tableau I et du Tableau II.

recebida quatorze dias depois de o ter sido pela Organização Provisória da Aviação Civil Internacional ou pelo organismo que lhe suceder.

FERTO em Lisboa, aos trinta dias de Abril de mil novecentos e quarenta e seis, em duplicado, em português e francês, tendo ambos os textos igual valor.

Pelo Govêrno de Portugal:

a) SALAZAR

Pelo Govêrno de França:

a) J. DU SAULT

ANEXO

I

O Govêrno Português concede ao Govêrno da República Francesa o direito de assegurar, por intermédio de uma ou várias empresas francesas de transporte aéreo designadas por êste último Govêrno, serviços aéreos nas linhas (mencionadas no quadro I anexo) que atravessam ou servem os territórios portugueses.

II

O Govêrno da República Francesa concede ao Govêrno Português o direito de assegurar, por intermédio de uma ou várias empresas portuguesas de transporte aéreo designadas por êste último Govêrno, serviços aéreos nas linhas (mencionadas no quadro II anexo) que atravessam ou servem território francês.

III

a) A empresa ou empresas de transportes aéreos designadas por cada uma das Partes Contratantes nas condições fixadas no Acôrdo gozarão, no território da outra Parte Contratante, do direito de trânsito e do direito de aterragem, para fins não comerciais, nas rotas e nos pontos enumerados na parte A do quadro I e do quadro II.

b) En vue d'assurer une coopération plus étroite entre les Parties Contractantes, de satisfaire aux besoins du public en transports aériens et d'exploiter les services considérés d'une manière économique et ordonnée, la ou les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes pourront sur les itinéraires et aux points énumérés aux parties B et C du Tableau I et du Tableau II bénéficier en plus des droits ci-dessus accordés en a), de la faculté de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises sur tous aéroports affectés au trafic international aux conditions ci-après:

Les autorités aéronautiques compétentes de chaque Partie Contractante se consulteront de temps à autre ou à la demande de l'une d'elles pour déterminer la proportion desdits services qui peuvent effectuer un tel trafic international.

Cette proportion sera évaluée et ajustée en fonction de la demande de trafic aux points considérés et compte tenu des services aériens exploités par chaque Partie Contractante sur l'itinéraire en question ou sur des itinéraires parallèles.

La capacité totale offerte par lesdits services devra être déterminée par les autorités aéronautiques des deux pays lors de ces consultations de la manière prévue à la Section IV ci-dessous.

IV

Il est convenu entre les Parties Contractantes:

a) Que les capacités de transport offertes par les entreprises des deux pays devront être adaptées à la demande de trafic.

b) Que les entreprises des deux pays devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

c) Que les services prévus aux tableaux ci-joints auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont ressort l'entreprise et le pays auquel le trafic est destiné.

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

1. A la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
2. Aux exigences d'une exploitation économique des services considérés;
3. A la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

b) Com o fim de assegurar uma cooperação mais estreita entre as Partes Contratantes, satisfazer as necessidades do público em matéria de transporte aéreo e de explorar os serviços previstos por forma económica e ordenada, a empresa ou empresas designadas por cada uma das Partes Contratantes poderão, nas rotas e nos pontos enumerados nas partes B e C do quadro I e do quadro II, beneficiar, além dos direitos concedidos pela alínea a) desta secção, da faculdade de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, correio e carga — em todos os aeroportos affectos a tráfego internacional, nas seguintes condições:

As autoridades aeronáuticas competentes de cada uma das Partes Contratantes consultar-se-ão de quando em quando, ou a pedido de uma delas, para determinar a proporção em que aqueles serviços podem explorar o tráfego internacional respectivo.

Esta proporção será avaliada e ajustada em função da procura de tráfego nos pontos considerados, e tidos em devida conta os serviços aéreos explorados por cada Parte Contratante na rota em questão ou em rotas paralelas.

A capacidade total oferecida nos referidos serviços deverá ser determinada pelas Autoridades Aeronáuticas de ambos os países, por ocasião daquelas consultas e pela forma prevista na secção IV seguinte.

IV

As Partes Contratantes concordam em:

a) que as capacidades de transporte oferecidas pelas empresas dos dois países deverão ser adaptadas à procura do tráfego.

b) que as empresas dos dois países deverão tomar em consideração, nos percursos comuns, ou seus interesses mútuos afim 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 tráfego entre o país a que pertence a empresa e o país a que se destina o tráfego.

d) que o direito de embarcar e desembarcar, nos pontos e rotas especificados, tráfego internacional com destino a ou proveniente de terceiros países, será exercido em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento do transporte aéreo aceites pelos dois Governos, e de modo que a capacidade seja adaptada:

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

V

La fixation des tarifs devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu en particulier de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal et des caractéristiques présentées par chaque service, telles que les conditions de vitesse et de confort.

Dans l'établissement de ces tarifs, les recommandations de l'Association du Transport Aérien International seront prises en considération.

A défaut de recommandations de ladite association, les entreprises portugaises et françaises s'entendront sur les tarifs de passagers et de marchandises à appliquer sur les tronçons communs de leurs lignes, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien des pays tiers qui exploitent tout ou partie des mêmes parcours.

Ces accords seront soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques compétentes des deux pays.

Au cas où les entreprises ne pourraient se mettre d'accord sur la fixation des tarifs, les Autorités aéronautiques compétentes des deux pays s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant.

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

ADDITIF RELATIF AUX LIGNES RELIANT LA FRANCE MÉTROPOLITAINE ET L'AFRIQUE DU NORD AVEC LE PORTUGAL ET AUX LIGNES COLONIALES RÉGIONALES INTÉRESSANT LES DEUX PAYS

a) Les autorités aéronautiques compétentes des deux Pays se mettront d'accord sur la capacité de transport qui devra être initialement mise en service, d'une part, sur les lignes reliant la France métropolitaine et l'Afrique du Nord au Portugal, d'autres part sur les lignes coloniales régionales qui font l'objet du Tableau I paragraphe C et du Tableau II paragraphe C.

Cette capacité sera ajustée de temps à autre aux demandes de trafic par entente directe entre les entreprises intéressées.

Ces mêmes entreprises pourront également, en vue de tenir compte de besoins imprévus ou de demandes exceptionnelles de trafic, procéder à des ajustements d'une durée limitée desdites capacités.

Elles en rendront compte immédiatement aux Autorités aéronautiques compétentes de leurs pays respectifs qui pourront se consulter si elles le jugent utile.

b) Cette capacité sera répartie à égalité entre les entreprises portugaises et françaises exploitant les mêmes lignes.

V

As tarifas serão fixadas 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.

As recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos serão tomadas em consideração para a fixação destas tarifas.

Na falta de recomendações da referida Associação, as empresas portuguesas e francesas entender-se-ão sobre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nos troços comuns das suas linhas, após consulta, se for caso disso, às empresas de transporte aéreo de terceiro país que explorem os mesmos percursos, no todo ou em parte.

Estes acordos serão submetidos à aprovação das Autoridades Aeronáuticas competentes de ambos os países.

No caso das empresas não poderem chegar a acordo sobre as tarifas a fixar, as Autoridades Aeronáuticas competentes dos dois países esforçar-se-ão por chegar a solução satisfatória.

Em último caso, recorrer-se-á à arbitragem prevista pelo Artigo 8.º do Acordo.

ADENDA RELATIVA ÀS LINHAS QUE LIGAM A FRANÇA METROPOLITANA E A ÁFRICA DO NORTE COM PORTUGAL E ÀS LINHAS COLONIAIS REGIONAIS QUE INTERESSAM AOS DOIS PAÍSES

a) As Autoridades Aeronáuticas competentes dos dois países entender-se-ão sobre a capacidade de transporte que deverá, de início, ser utilizada, por um lado, nas linhas que ligam a França Metropolitana e a África do Norte com Portugal e, por outro, nas linhas coloniais regionais que constituem o quadro I parágrafo C e o quadro II parágrafo C.

Esta capacidade será de quando em quando ajustada à procura do tráfego por entendimento directo entre as empresas interessadas.

Aquelas empresas poderão igualmente proceder a ajustamentos de duração limitada, das referidas capacidades, para ter em conta as necessidades imprevistas ou a procura excepcional de tráfego.

Comunicarão tais ajustamentos imediatamente às Autoridades Aeronáuticas competentes dos seus respectivos países, que poderão consultar-se, se o julgarem conveniente.

b) Esta capacidade será dividida em partes iguais entre as empresas portuguesas e francesas que exploram as mesmas linhas.

c) Au cas où les Autorités aéronautiques compétentes de l'un des deux pays désireraient ne pas utiliser sur une ou plusieurs lignes, soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui leur a été concédée, elles s'entendront avec les Autorités aéronautiques de l'autre pays, en vue de transférer à celles-ci pour un temps déterminé la totalité ou une fraction de la capacité de transport dont elles disposent dans la limite du plafond prévu.

Les Autorités qui auront transféré tout ou partie de leurs droits, pourront à tout moment les reprendre.

d) Les entreprises de transports aériens désignées par les deux pays qui exploiteront des services sur les mêmes lignes visées au paragraphe a) s'entendront sur les conditions dans lesquelles lesdits services seront exploités.

Cette entente, tenant compte des capacités à mettre en ligne pour chacun des exploitants, déterminera la fréquence des services, la répartition des horaires, les tarifs à appliquer et, en général, les conditions dans lesquelles ces services seront exploités par les entreprises désignées.

e) Les ententes conclues entre les entreprises et toutes modifications qui y seraient apportées, devront être soumises pour approbation aux Autorités aéronautiques compétentes des deux pays.

f) Au cas où des pays tiers viendraient à exploiter des services sur les itinéraires qui font l'objet du présent Additif, les entreprises françaises et portugaises intéressées pourront, avec l'approbation de leurs Autorités aéronautiques respectives, s'entendre avec la ou les entreprises de ces pays pour déterminer les modalités d'une exploitation en coopération basée sur les mêmes principes.

(Signé) A. D'O. SALAZAR

(Signé) J. DU SAULT

TABLEAU I

ROUTES POUVANT ÊTRE DESSERVIES PAR LES ENTREPRISES FRANÇAISES DE TRANSPORT AÉRIEN

A. — Lignes en transit (voir Annexe, Section III, paragraphe a).

1. De France, vers les Açores et via des points intermédiaires vers le Canada, les Etats-Unis, le Mexique, l'Amérique Centrale ou les Antilles, dans les deux sens.

2. De France, via l'Algérie, l'Afrique Occidentale Française, l'Afrique Equatoriale Française, l'Angola, vers l'Union Sud-Africaine, dans les deux sens.

3. De France, via la Tunisie, l'Afrique Equatoriale Française, le Congo Belge, l'Afrique Orientale Portugaise, vers Madagascar, dans les deux sens.

c) No caso das Autoridades Aeronáuticas competentes de um dos dois países não desejarem utilizar, em uma ou várias linhas, quer parte, quer a totalidade da capacidade do transporte que lhes foi atribuída, entender-se-ão com as Autoridades Aeronáuticas do outro país para transferir para estas, por determinado tempo, a totalidade ou parte da capacidade de transporte a que têm direito dentro do limite da capacidade total prevista.

As Autoridades que tenham transferido a totalidade ou parte dos seus direitos poderão readquirí-los em qualquer momento.

d) As empresas de transportes aéreos, designadas pelos dois países, que venham a explorar serviços nas mesmas linhas mencionadas na alínea a) entender-se-ão sobre as condições em que os mesmos serviços serão explorados.

Este entendimento, levando em conta as capacidades a utilizar por cada uma das empresas exploradoras, determinará a frequência dos serviços, a divisão dos horários, as tarifas a aplicar e, em geral, as condições em que estes serviços serão explorados pelas empresas designadas.

e) Os entendimentos concluídos entre as empresas, e todas as modificações que lhes forem introduzidas, deverão ser submetidos à aprovação das competentes Autoridades Aeronáuticas dos dois países.

f) No caso de terceiros países virem a explorar serviços nas rotas que constituem o objecto da presente Adenda, as empresas portuguesas e francesas interessadas poderão, com a aprovação das suas respectivas Autoridades Aeronáuticas, entender-se com a empresa ou empresas desses países para determinar as modalidades duma exploração em cooperação baseada nos mesmos princípios.

a) SALAZAR

a) J. DU SAULT

QUADRO I

ROTAS QUE PODEM SER EXPLORADAS PELAS EMPRESAS FRANCESAS DE TRANSPORTE AÉREO

A. — *Linhas em trânsito* — (Ver Anexo, Secção III, parágrafo a)).

1 — de França para os Açores e, via pontos intermédios, para o Canadá, Estados Unidos, México, América Central ou Antilhas, nos dois sentidos.

2 — de França, via Argélia, África Ocidental Francesa, África Equatorial Francesa, e Angola para a União da África do Sul, nos dois sentidos.

3 — de França via Tunísia, África Equatorial Francesa, Congo Belga e África Oriental Portuguesa, para Madagascar, nos dois sentidos.

B. — *Lignes en transit avec faculté d'escales commerciales* (voir Annexe, Section III, paragraphe b).

1. De Marseille, via Lisbonne, les Açores et via des points intermédiaires, vers les Etats-Unis, le Mexique, l'Amérique Centrale ou les Antilles, dans les deux sens.

2. De France, via le Portugal (Lisbonne), le Maroc, l'Afrique Occidentale Française (Dakar), vers l'Amérique du Sud, dans les deux sens.

3. De Dakar, via la Guinée Portugaise (Bolama) et la côte africaine, vers Pointe-Noire ou Brazzaville, dans les deux sens.

4. De Madagascar, via l'Afrique Orientale Portugaise (Mozambique—Quelimane—Beira—Lourenço-Marques) vers l'Union Sud-Africaine, dans les deux sens.

5. De Madagascar, via l'Afrique Orientale Portugaise (Mozambique) et l'Afrique Orientale Britannique vers Djibouti ou le Caire, dans les deux sens.

C. — *Lignes en régime particulier* (voir additif à l'Annexe).

1. De Paris à Lisbonne, via Bordeaux, dans les deux sens.

2. De Marseille via l'Espagne (Barcelone—Madrid) à Lisbonne dans les deux sens.

3. De Casablanca à Lisbonne via Tanger, dans les deux sens.

4. De Brazzaville vers l'Angola (Loanda—Lobito—Mossamedes) dans les deux sens.

(Signé) J. DU SAULT

(Signé) A. D'O. SALAZAR

TABLEAU II

ROUTES POUVANT ÊTRE DESSERVIES PAR LES ENTREPRISES PORTUGAISES DE TRANSPORT AÉRIEN

A. — *Lignes en transit* (voir Annexe, Section III, paragraphe a).

1. Lisbonne—Marseille—Athènes (ou le Caire)—Bassorah—Karachi—Goa—Rangoon—Hanoï—Macao et au delà, dans les deux sens.

2. Lisbonne—Dakar (ou Bathurst)—Natal (ou Pernambouc)—Rio de Janeiro et au delà, dans les deux sens.

3. Lisbonne—Madrid—Genève—Zurich—Paris—Londres—Bordeaux—Lisbonne, dans les deux sens.

B. — *Linhas em trânsito com faculdade de escalas comerciais* — (Ver Anexo, Secção III, parágrafo b)).

1.º de Marselha, via Lisboa, Açores e pontos intermédios, para os Estados Unidos, México, América Central e Antilhas, nos dois sentidos.

2.º de França, via Portugal (Lisboa), Marrocos, África Ocidental Francesa (Dakar) para a América do Sul, nos dois sentidos.

3.º de Dakar, via Guiné Portuguesa (Bolama) e a costa africana, para Pointe Noire ou Brazzaville, nos dois sentidos.

4.º de Madagascar, via África Oriental Portuguesa (Moçambique - Quelimane - Beira - Lourenço Marques) para União da África do Sul, nos dois sentidos.

5.º de Madagascar, via África Oriental Portuguesa (Moçambique) e África Oriental Britânica, a Djibouti ou Cairo, nos dois sentidos.

C. — *Linhas em regime particular* — (Ver Adenda ao Anexo).

1.º de Paris a Lisboa, via Bordeus, nos dois sentidos.

2.º de Marselha, via Espanha (Barcelona-Madrid) a Lisboa, nos dois sentidos.

3.º de Casablanca a Lisboa, via Tanger, nos dois sentidos.

4.º de Brazzaville a Angola (Luanda-Lobito-Moçamedes), nos dois sentidos.

a) J. DU SAULT

a) SALAZAR

QUADRO II

ROTAS QUE PODEM SER EXPLORADAS PELAS EMPRESAS PORTUGUESAS DE
TRANSPORTE AÉREO

A. — *Linhas em trânsito* — (Ver Anexo, Secção III, parágrafo a)).

1.º Lisboa - Marselha - Atenas (ou Cairo) - Bassorah - Karachi - Goa - Rangoon - Hanoi - Macau e além, nos dois sentidos.

2.º Lisboa - Dakar (ou Bathurst - Natal (ou Pernambuco) - Rio de Janeiro e além, nos dois sentidos.

3.º Lisboa - Madrid - Genebra - Zurich - Paris - Londres - Bordeus - Lisboa, nos dois sentidos.

B. — *Lignes en transit avec faculté d'escales commerciales* (voir Annexe, Section III, paragraphe b).

1. L'un des itinéraires suivants au choix du Gouvernement portugais:

a) Lisbonne — Cap Juby — Villa - Cisneros — Dakar — Bathurst — Bolama — Freetown (ou Monrovia) — Takoradi (ou Accra) — Lagos — Libreville — Loanda — Vila Luso — Lusaka (ou Livingstone) — Lourenço-Marques, dans les deux sens.

ou

b) Lisbonne — Dakar — Bamako — Niamey — Zinder — Fort-Lamy — Bangui — Léopoldville — Loanda à Lourenço-Marques comme la précédente.

ou

c) Lisbonne — Colomb-Béchar — Aoulef — Gao — Lagos — Libreville — Loanda à Lourenço-Marques comme la précédente.

ou

d) Lisbonne — Colomb-Béchar — Aoulef — Gao — Niamey — Zinder — Fort-Lamy — Bangui — Léopoldville — Loanda à Lourenço-Marques comme la précédente.

2. Lisbonne—Madrid—Paris—Bruxelles et de là vers Amsterdam ou Stockholm, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

C. — *Lignes en régime particulier* (voir additif à l'Annexe).

1. Lisbonne—Paris, via Bordeaux, dans les deux sens.

2. Lisbonne—Casablanca, via Tanger, dans les deux sens.

3. Loanda—Brazzaville dans les deux sens.

4. Points en Angola—Pointe-Noire dans les deux sens.

5. Bolama—Bamako—Niamey (ou Gao) dans les deux sens.

(Signé) A. D'O. SALAZAR

(Signé) J. DU SAULT

B. — *Linhas em trânsito com faculdade de escalas comerciais* — (Ver Anexo, Secção III, parágrafo b)).

1.º Uma das rotas seguintes, à escolha do Governo Português:

a) Lisboa - Cabo Juby - Vila Cisneros - Dakar - Bathurst - Bolama - Freetown (ou Monrovia) - Takoradi (ou Accra) - Lagos - Libreville - Luanda - Vila Luso - Lusaka (ou Livingstone) - Lourenço Marques, nos dois sentidos.

ou

b) Lisboa - Dakar - Bamako - Niamey - Zinder - Fort Lamy - Banguy - Leopoldville - Luanda a Lourenço Marques, como na precedente.

ou

c) Lisboa - Colomb Béchar - Aulef - Gao - Lagos - Libreville - Luanda a Lourenço Marques, como na precedente.

ou

d) Lisboa - Colomb Béchar - Aulef - Gao - Niamey - Zinder - Fort Lamy - Banguy - Leopoldville - Luanda a Lourenço Marques, como na precedente.

2.º Lisboa - Madrid - Paris - Bruxelas a daí para Amsterdam e Estocolmo, via pontos intermédios, nos dois sentidos.

C. — *Linhas em regime particular* — (Ver Adenda ao Anexo).

1.º Lisboa - Paris, via Bordeus, nos dois sentidos.

2.º Lisboa - Casablanca, via Tanger, nos dois sentidos.

3.º Luanda - Brazzaville, nos dois sentidos.

4.º Pontos em Angola - Pointe Noire, nos dois sentidos.

5.º Bolama - Bamako - Niamey (ou Gao), nos dois sentidos.

a) J. DU SAULT

a) SALAZAR

PROTOCOLE DE SIGNATURE

1° Le Gouvernement français s'engage à ce que tout aéronef des lignes mentionnées au tableau I de l'annexe au présent accord survolant le territoire continental portugais fasse escale à Lisbonne, sauf dérogation obtenue préalablement du Gouvernement portugais, dans des cas spéciaux.

2° En ce qui concerne l'application de la section IV de l'annexe, le Gouvernement français reconnaît la nature très spéciale des services aériens entre le Portugal et le Brésil, lesquels seront considérés comme ayant le même caractère que celui des services mentionnés au 3° de l'alinéa *d* de ladite section, *in fine*.

De même, le Gouvernement portugais considère comme ayant un tel caractère la portion de la ligne 2 de la partie B du tableau II comprise entre Paris, Amsterdam et Stockholm.

3° Il est convenu entre les Parties contractantes que les dispositions de la section III, *b*, de l'annexe qui se rapportent au droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises, ne seront pas applicables:

- a) En ce qui concerne les lignes 1 et 2 de la partie B et les lignes 1 et 2 de la partie C du tableau I dans les points entre le Portugal et l'Espagne, et, en ce qui concerne la ligne 4 de la partie B du tableau I, dans les points entre l'Afrique orientale portugaise et l'Union Sud-Africaine;
- b) En ce qui concerne la ligne 2 de la partie B du tableau II, dans les points entre la France et l'Espagne, d'une part, et la France et la Belgique, d'autre part.

(Signé) SALAZAR

(Signé) J. DU SAULT

PROTOCOLO DE ASSINATURA

1.º O Governo Francês obriga-se a que todas as aeronaves, das linhas mencionadas no quadro I do Anexo ao presente Acôrdo que sobrevoem território continental português, façam escala por Lisboa, salvo derrogação a êste princípio obtida prèviamente do Governo Português, em casos especiais.

2.º Pelo que respeita à aplicação da secção IV do Anexo, o Governo Francês 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*) da referida secção *in fine*.

Da mesma forma, o Governo Português considera como tendo carácter semelhante o troço da linha 2 da parte B do quadro II compreendido entre Paris, Amsterdam e Estocolmo.

3.º Fica estabelecido entre as partes contratantes que as disposições da secção III, *b*) do Anexo, que dizem respeito ao direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, correio e carga — não serão aplicadas.

- a*) Pelo que respeita às linhas 1 e 2 da parte B e às linhas 1 e 2 da parte C do quadro I, nos pontos entre Portugal e a Espanha; e, no que respeita à linha 4 da parte B do quadro I, nos pontos entre a África Oriental Portuguesa e a União da África do Sul;
- b*) Pelo que respeita à linha 2 da parte B do quadro II, nos pontos entre a França e a Espanha, por um lado, e entre a França e Bélgica, por outro.

a) SALAZAR

a) J. DU SAULT

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 556. AGREEMENT¹ ON AIR TRANSPORT BETWEEN FRENCH AND PORTUGUESE TERRITORIES. SIGNED AT LISBON, ON 30 APRIL 1946

The Provisional Government of the French Republic and the Government of Portugal

Considering:

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

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

— that the agreements on the operation of regular air services previously concluded between the two Governments should be replaced by a more general agreement adapted to the new air transport conditions,

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

Article I

The Contracting Parties shall grant each other the rights specified in the annex for the establishment of the international 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 II

(a) Each of the air services specified in the annex may be brought into operation as soon as the Contracting Party to which the rights specified in the said annex have been granted has designated an airline or airlines to operate the routes in question.

(b) Any airline so designated by either Contracting Party may be required, before receiving permission to inaugurate the services covered by the present agreement, to satisfy the competent aeronautical authorities of the other Con-

¹ Came into force on 30 April 1946, as from the date of signature, in accordance with article XI.

tracting Party, in accordance with the laws and regulations in force in the territory of the latter, that it possesses the necessary qualifications and commercial standing.

Article III

(a) Each of the Contracting Parties agrees that the charges imposed on the airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities 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 aircraft in the territory of either Contracting Party by or on behalf of an airline designated by the other Contracting Party, and intended solely for use by the aircraft of that airline, 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 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 such aircraft on flights over that territory.

Article IV

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by either Contracting Party shall be recognized 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, for the purpose of flight over its own territory, certificates of competency or licences issued to its own nationals by another State.

Article V

(a) 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 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, crews or cargo, such as those relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine.

Article VI

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke a certificate or permit 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 if the airline fails to comply with the laws and regulations mentioned in article V, or to perform its obligations under the present agreement.

Article VII

For the purpose of the present agreement and its annex, the term "territory" shall be taken to mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, mandate or trusteeship of one or other of the Contracting Parties.

Article VIII

(a) The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute relating to the interpretation and application of the present agreement and 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 Aviation signed at Chicago on 7 December 1944,¹ or, pending the entry into force of the said Convention between the two Contracting Parties, to the Interim Council set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on the same date.

(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

The present agreement supersedes all previous Franco-Portuguese arrangements relating to air transport, including those concluded between the two Governments by an exchange of notes dated 16 October and 10 November 1934, and 12 and 17 November 1936.

Article X

The present agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organization set up

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

Article XI

(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) In the event of the two Contracting Parties ratifying a multilateral air convention or becoming parties thereto, the present agreement or its annex shall be amended to conform with the provisions of such convention as soon as that convention shall have come into force between them.

(d) Should either of the Contracting Parties desire to modify the terms of the annex to the present agreement, 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 to 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.

(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 Provisional International Civil Aviation Organization or its successor. The present agreement shall expire twelve months from 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 Provisional International Civil Aviation Organization or its successor.

DONE at Lisbon the thirtieth day of April, nineteen hundred and forty-six, in duplicate, in the French and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

For the Portuguese Government:

(Signed) ANTÓNIO DE OLIVEIRA SALAZAR

For the Provisional Government of the French Republic:

(Signed) J. DU SAULT

ANNEX

I

The Government of Portugal grants the Government of the French Republic the right to designate one or more airlines to operate air transport services on the routes (specified in schedule I attached) which cross or serve Portuguese territories.

II

The Government of the French Republic grants the Government of Portugal the right to designate one or more airlines to operate air transport services on the routes (specified in schedule II attached) which cross or serve French territory.

III

(a) The airline or airlines designated by each of the Contracting Parties on the conditions laid down in the agreement shall have the right to cross the territory of the other Contracting Party and to make non-traffic stops therein on the routes and at the points enumerated in part A of schedule I and schedule II.

(b) In order to ensure closer co-operation between the Contracting Parties, to satisfy public air transport requirements and to operate the proposed services in an economic and orderly manner, the airline or airlines designated by each of the Contracting Parties shall enjoy, on the routes and at the points enumerated in parts B and C of schedule I and schedule II, in addition to the rights granted in paragraph (a) of the present section, the right to pick up and set down international passenger, mail and cargo traffic at all airports open to international traffic, on the following conditions:

The competent aeronautical authorities of each Contracting Party shall consult together from time to time, or at the request of either Party, in order to determine the respective proportion of international traffic that each service shall be entitled to operate.

Such proportion shall be calculated and adjusted in relation to traffic requirements at the points in question, due regard being had to the air services operated by each Contracting Party on the route in question or on parallel routes.

The total capacity provided by the services in question shall be determined by the aeronautical authorities of the two countries at the time of consultation and on the basis described in section IV below.

IV

It is agreed between the Contracting Parties that:

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

(b) On common routes, the airlines of the two countries 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 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.

V

Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to operating costs, a reasonable profit margin and the characteristics of each service, such as speed and comfort.

In fixing such rates, the recommendations of the International Air Transport Association shall be taken into consideration.

Failing any such recommendations from the said Association, the Portuguese and French airlines shall agree on the rates to be charged for passengers and cargo on common sections of their routes, after consultation, should the occasion arise, with the airlines of third countries operating the same routes or parts thereof.

These agreements shall be submitted for the approval of the competent aeronautical authorities of the two countries.

In the event of the airlines being unable to reach agreement on the rates to be charged, the competent aeronautical authorities of the two countries shall endeavour to reach a satisfactory solution.

In the last resort, the matter shall be referred to arbitration as provided for in article VIII of the agreement.

ADDENDUM RELATING TO ROUTES LINKING METROPOLITAN FRANCE AND NORTH AFRICA WITH PORTUGAL AND TO REGIONAL COLONIAL ROUTES OF INTEREST TO BOTH COUNTRIES

(a) The competent aeronautical authorities of the two countries shall agree on the initial capacity to be provided, on the one hand, on the routes linking metropolitan France and North Africa with Portugal and, on the other, on the regional colonial routes specified in schedule I, paragraph C, and schedule II, paragraph C.

Such capacity shall from time to time be adjusted to traffic requirements by direct agreement between the airlines concerned.

The said airlines may also effect temporary adjustments of such capacity in order to meet unexpected or exceptional traffic demands.

Any such adjustments shall be reported immediately to the competent aeronautical authorities of their respective countries, who may consult together if they think fit.

(b) Such capacity shall be divided equally between the Portuguese and French airlines operating the same routes.

(c) Should the competent aeronautical authorities of either of the two countries not wish to utilize, on one or more routes, a part or the whole of the capacity allotted to them, they shall arrange with the aeronautical authorities of the other country for the transfer to the latter, for a fixed period, of the whole or a part of the capacity to which they are entitled within the limits of the total capacity provided for.

Authorities that have transferred the whole or part of their rights may regain them at any time.

(d) Airlines designated by the two countries which operate services on the same routes included among those referred to in paragraph (a) above shall agree on the conditions of operation of the said services.

Such agreement, taking into account the capacities to be provided by each of the operating airlines, shall fix the frequency of services, time-tables, the rates to be charged, and, in general, the conditions on which the services shall be operated by the designated airlines.

(e) Any agreements concluded between airlines, and any modifications to such agreements, shall be submitted for the approval of the competent aeronautical authorities of the two countries.

(f) In the event of third countries beginning to operate services on the routes referred to in the present addendum, the French and Portuguese airlines may, with the approval of their respective aeronautical authorities, come to an agreement with the airline or airlines of the said third countries on the terms of a system of co-operative working based on the same principles.

(Signed) A. D'O. SALAZAR

(Signed) J. DU SAULT

SCHEDULE I

ROUTES THAT MAY BE OPERATED BY FRENCH AIRLINES

A. — *Transit routes* (see annex, section III, paragraph (a)).

1. From France to the Azores and via intermediate points to Canada, the United States, Mexico, Central America or the West Indies, in both directions.

2. From France via Algeria, French West Africa, French Equatorial Africa, Angola, to the Union of South Africa, in both directions.

3. From France, via Tunisia, French Equatorial Africa, Belgian Congo, Portuguese East Africa to Madagascar, in both directions.

B. — *Transit routes with right of traffic stops* (see annex, section III, paragraph (b)).

1. From Marseilles via Lisbon, the Azores and intermediate points, to the United States, Mexico, Central America or the West Indies, in both directions.
2. From France, via Portugal (Lisbon), Morocco, French West Africa (Dakar) to South America, in both directions.
3. From Dakar, via Portuguese Guinea (Bolama) and the African coast to Pointe Noire or Brazzaville, in both directions.
4. From Madagascar, via Portuguese East Africa (Mozambique-Quelimanc-Beira-Lourenço Marques) to the Union of South Africa, in both directions.
5. From Madagascar, via Portuguese East Africa (Mozambique) and British East Africa to Djibouti or Cairo, in both directions.

C. — *Special routes* (see addendum to the annex).

1. From Paris to Lisbon via Bordeaux, in both directions.
2. From Marseilles to Lisbon via Spain (Barcelona-Madrid) in both directions.
3. From Casablanca to Lisbon via Tangier, in both directions.
4. From Brazzaville to Angola (Loanda-Lobito-Mossamedes) in both directions.

SCHEDULE II

ROUTES THAT MAY BE OPERATED BY PORTUGUESE AIRLINES

A. — *Transit routes* (see annex, section III, paragraph (a)).

1. Lisbon-Marseilles-Athens (or Cairo)-Basra-Karachi-Goa-Rangoon-Hanoi-Macao and beyond, in both directions.
2. Lisbon-Dakar (or Bathurst)-Natal (or Pernambuco)-Rio de Janeiro and beyond, in both directions.
3. Lisbon-Madrid-Geneva-Zurich-Paris-London-Bordeaux-Lisbon, in both directions.

B. — *Transit routes with right of traffic stops* (see annex, section III, paragraph (b)).

1. Any one of the following routes at the option of the Portuguese Government:
 - (a) Lisbon-Cape Juby-Villa Cisneros-Dakar-Bathurst-Bolama-Freetown (or Monrovia)-Takoradi (or Accra)-Lagos-Libreville-Loanda-Vila Luso-Lusaka (or Livingstone)-Lourenço Marques, in both directions,

or

- (b) Lisbon - Dakar - Bamoko - Niamey-Zinder-Fort Lamy-Bangui-Leopoldville-Loanda-Lourenço Marques, as above,

or

- (c) Lisbon - Colomb Béchar - Aoulef - Goa - Lagos-Libreville-Loanda-Lourenço Marques, as above,

or

- (d) Lisbon - Colomb Béchar - Aoulef - Goa-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Bangui-Leopoldville-Loanda-Lourenço Marques, as above.

2. Lisbon-Madrid-Paris-Brussels and beyond to Amsterdam or Stockholm, via intermediate points, in both directions.

C. — *Special routes* (see addendum to the annex).

1. Lisbon-Paris, via Bordeaux, in both directions.
2. Lisbon-Casablanca, via Tangier, in both directions.
3. Loanda-Brazzaville, in both directions.
4. Points in Angola-Pointe Noire, in both directions.
5. Bolama-Bamako-Niamey (or Goa), in both directions.

(Signed) A. D'O. SALAZAR

(Signed) J. DU SAULT

PROTOCOL OF SIGNATURE

1. The French Government undertakes that any aircraft of the airlines mentioned in schedule I of the annex to the present agreement flying over the continental territory of Portugal shall call at Lisbon, with the exception of special cases in which this provision has previously been waived by the Portuguese Government.

2. In regard to the application of section IV of the annex the French Government recognizes the highly-specialized nature of the air services between Portugal and Brazil, which shall be regarded as having the same character as the services mentioned at the end of paragraph (d) 3 of that section.

Similarly, the Portuguese Government shall regard the portion of airline 2 of schedule II, part B, between Paris, Amsterdam and Stockholm as having the same character.

3. The Contracting Parties agree that the provisions of section III (b) of the annex relating to the right to pick up and set down international passengers, mail and cargo traffic shall not apply:

- (a) To airlines 1 and 2 of part B and airlines 1 and 2 of part C of schedule I in regard to points between Portugal and Spain, or to airline 4 of part B of schedule I in regard to points between Portuguese East Africa and the Union of South Africa;
- (b) To airline 2 of part B of schedule II in regard to points between France and Spain and between France and Belgium.

(Signed) SALAZAR

(Signed) J. DU SAULT

No. 557

**SWEDEN
and
IRELAND**

**Exchange of notes constituting an agreement relating to air
transport. Dublin, 29 May 1946**

*English official text communicated by the Secretary-General of the International
Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September
1949.*

**SUEDE
et
IRLANDE**

**Echange de notes constituant un accord relatif aux transports
aériens. Dublin, 29 mai 1946**

*Texte officiel anglais communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation
de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre
1949.*

No. 557. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF SWEDEN AND IRELAND RELATING TO AIR TRANSPORT. DUBLIN, 29 MAY 1946

I

The Acting Consul for Sweden to the Minister for External Affairs

SWEDISH CONSULATE
DUBLIN

Dublin, May 29, 1946

Your Excellency,

With reference to the recent Swedish-Irish discussions in Stockholm and Dublin regarding an Air Transport Agreement between Sweden and Ireland, I have the honour to bring to Your Excellency's knowledge that I have been authorised by my Government to conclude with the Government of Ireland, through an exchange of letters, such an agreement. The agreement, the text of which has been agreed upon in the course of the aforesaid discussions, reads as follows:

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN SWEDEN AND IRELAND

Article 1

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

Article 2

(1) Each of the agreed services may be put into operation as soon as the contracting party to whom the rights have been granted has designated an airline or airlines for the specified route or routes and the contracting party granting the rights shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and

¹ Came into force on 29 May 1946, by the exchange of the said notes.

TRADUCTION—TRANSLATION

N° 557. ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹
ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE LA SUEDE ET DE
L'IRLANDE RELATIF AUX TRANSPORTS AERIENS.
DUBLIN, 29 MAI 1946

I

Le Consul de Suède par intérim au Ministre des affaires extérieures

CONSULAT DE SUÈDE
DUBLIN

Dublin, le 29 mai 1946

Monsieur le Ministre,

Me référant aux récents entretiens qui se sont déroulés à Stockholm et à Dublin entre les représentants de la Suède et les représentants de l'Irlande en vue de conclure un accord relatif aux transports aériens entre la Suède et l'Irlande, j'ai l'honneur de faire connaître à Votre Excellence que j'ai été autorisé par mon Gouvernement à conclure avec le Gouvernement de l'Irlande, par voie d'échange de lettres, un accord de ce genre. Cet accord, dont le texte a été arrêté au cours des entretiens ci-dessus mentionnés, a la teneur suivante:

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LA SUÈDE ET L'IRLANDE

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe au présent accord en vue de l'établissement des services aériens définis dans ladite annexe (ci-après dénommés "les services convenus"). Les services convenus pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés.

Article 2

1) Chacun des services convenus pourra être mis en exploitation, dès que la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter la route ou les routes indiquées, et la Partie contractante qui concède les droits sera tenue, sous

¹ Entré en vigueur le 29 mai 1946, par l'échange desdites notes.

of Article 6, be bound to grant without delay the appropriate operating permission to the airline(s) concerned.

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

Article 3

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

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

Article 4

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one contracting party and still in force shall be recognised as valid by the other contracting party for the purpose of operating the agreed

réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et des dispositions de l'article 6, d'accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens intéressées.

2) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées pourront être tenues de prouver aux autorités aéronautiques compétentes de la Partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des entreprises commerciales de transports aériens.

Article 3

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

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

3) Les aéronefs utilisés pour les services convenus et les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord demeurant à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services con-

services. Each contracting party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

Article 5

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

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

Article 6

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

Article 7

This agreement shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December, 1944.

Article 8

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

venus. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 5

1) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour à l'intérieur de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante.

2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronefs (tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante pendant leur séjour à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer les droits énoncés dans l'annexe au présent accord dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante se trouvent entre les mains de ressortissants de l'une des Parties contractantes, ou lorsque l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées ne se conformeront pas aux lois et règlements dont il est fait mention à l'article 5, ou si, de toute autre manière, elles ne remplissent pas les conditions auxquelles les droits ont été accordés, conformément au présent accord.

Article 7

Le présent accord sera déposé auprès de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale instituée par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 8

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

Article 9

Any disputes 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 Interim Council in accordance with the provisions of Article III Section 6 (8) of the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7th, 1944, unless the contracting parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the contracting parties, or to some other person or body. The contracting parties undertake to comply with the decision given.

Article 10

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

Article 11

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

ANNEX TO AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN SWEDEN AND IRELAND

A. Airlines of Sweden authorised under the present agreement are accorded in the territory of Ireland rights of transit, non-traffic stop, and commercial entry for international traffic in passengers, cargo and mail

- (1) at Shannon Airport on the following route:
Sweden to Ireland and countries beyond, via intermediate points, in both directions;
- (2) at Dublin Airport on the following route:
Sweden to Ireland via intermediate points, in both directions.

Article 9

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou de son annexe, sera soumis à la décision du Conseil intérimaire conformément aux dispositions de l'article III, section 6 (8), de l'Accord intérimaire de l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de régler le différend en le soumettant à un tribunal arbitral désigné de commun accord, ou à un autre organisme ou une autre personne. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article 10

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général acceptée par les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 11

L'une des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent accord prendra fin à la date indiquée dans la notification, mais en aucun cas moins de 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 tenue pour reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale.

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LA SUÈDE ET
L'IRLANDE

A. Les entreprises de transports aériens de la Suède autorisées en vertu du présent accord bénéficieront, sur le territoire de l'Irlande, du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit d'entrée pour le transport commercial, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier:

- 1) à l'aéroport de Shannon, sur la route suivante:
de la Suède à destination de l'Irlande et au-delà, via des points intermédiaires, dans les deux sens;
- 2) à l'aéroport de Dublin, sur la route suivante:
de la Suède à destination de l'Irlande, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

In view of the long transoceanic flight necessary on the first abovementioned route and considering the still limited development of aeronautical science, it is agreed that all Swedish aircraft on this route shall stop at Shannon airport.

B. Airlines of Ireland authorised under the present agreement are accorded in the territory of Sweden rights of transit, non-traffic stop and commercial entry for international traffic in passengers, cargo and mail on the following route in both directions:

Ireland to Sweden and countries beyond via intermediate points in both directions.

C. Aircraft of either contracting party availing itself of the non-traffic stops granted by this agreement may be required by the other contracting party to offer reasonable commercial services in passengers, cargo and mail, both outward and inward.

I shall appreciate to be advised by Your Excellency whether it is the understanding of the Government of Ireland that the terms of the agreement, resulting from the discussions earlier referred to, are as here above set forth. If so, it is suggested that the date of this note become the effective date of this agreement. If your Government concurs in this suggestion the Swedish Government will regard the agreement as becoming effective at such date.

Accept, etc.

(Signed) Bo SIEGBAHN

En raison de la longueur du parcours au-dessus de l'océan sur la première des routes indiquées ci-dessus, et du fait que le développement de la science aéronautique est encore limité, il est convenu que tous les aéronefs suédois empruntant cette route feront escale à l'aéroport de Shannon.

B. Les entreprises de transports aériens de l'Irlande autorisées en vertu du présent accord bénéficieront, sur le territoire de la Suède, du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit d'entrée sur ledit territoire pour le transport, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, sur la route indiquée ci-après, dans les deux sens :

de l'Irlande à destination de la Suède et au-delà, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

C. Les aéronefs de l'une ou l'autre Partie contractante qui feront usage du droit d'escale non commerciale que leur reconnaît le présent Accord, pourront être tenus par l'autre Partie contractante d'assurer dans une mesure raisonnable des services commerciaux à l'aller et au retour pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier.

Je serais reconnaissant à Votre Excellence de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement de l'Irlande estime que le texte de l'accord conclu à la suite des entretiens mentionnés plus haut est bien celui qui est formulé ci-dessus. Dans l'affirmative, je propose que la date de la présente note devienne la date d'entrée en vigueur du présent accord. Si le Gouvernement de Votre Excellence accepte cette proposition, le Gouvernement suédois considérera l'accord comme entré en vigueur à cette date.

Veillez agréer, etc.

(Signé) BO SIEGBAHN

II

The Minister for External Affairs to the Acting Consul for Sweden

ROINN GNÓTHAÍ EACHTRACHA
EIRE
DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
IRELAND

29th May 1946

Sir,

With reference to the recent Swedish-Irish discussions in Stockholm and Dublin, regarding an Air Transport Agreement between Sweden and Ireland, I have the honour to acknowledge the receipt of the Note of the 29th May by which you were good enough to inform the Department that you are now authorised by the Swedish Government to conclude such an Agreement with the Government of Ireland by an Exchange of Letters. I have the honour to confirm that the Agreement, the text of which was agreed upon in the course of the discussions referred to, reads as follows:

[Here follows text of agreement; see Note I]

The Government of Ireland accept the terms of the Agreement resulting from the discussions as set out above. They agree that the date of your Note and of this reply should be the effective date of the Agreement, and they will, therefore, regard the Agreement between the two countries as coming into operation on this date.

Accept, etc.

(Signed) ÉAMON DE VALÉRA

II

Le Ministre des affaires extérieures au Consul de Suède par intérim

ROINN GNÓTHAÍ EACHTRACHA

EIRE

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

D'IRLANDE

Le 29 mai 1946

Monsieur le Consul,

Me référant aux récents entretiens qui se sont déroulés à Stockholm et à Dublin entre les représentants de la Suède et les représentants de l'Irlande, en vue de conclure un accord relatif aux transports aériens entre la Suède et l'Irlande, j'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date du 29 mai, par laquelle vous avez bien voulu informer mon Département que vous êtes désormais autorisé par le Gouvernement de la Suède à conclure avec le Gouvernement de l'Irlande, par voie d'échange de lettres, un accord de ce genre. J'ai l'honneur de vous confirmer que l'accord, dont le texte a été arrêté au cours des entretiens ci-dessus mentionnés, a la teneur suivante:

[*Suit le texte de l'accord; voir note I*]

Le Gouvernement de l'Irlande accepte les dispositions de l'accord établies au cours des entretiens mentionnés ci-dessus. Il consent que la date de votre note et de la présente réponse devienne la date d'entrée en vigueur de l'accord, et il considérera de ce fait que l'accord entre les deux pays entre en vigueur aujourd'hui.

Veillez agréer, etc.

(*Signé*) Eamon DE VALÉRA

No. 558

**SWEDEN
and
PORTUGAL**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Lisbon,
on 6 March 1947**

Swedish, Portuguese and English official texts communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

**SUEDE
et
PORTUGAL**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé
à Lisbonne, le 6 mars 1947**

Textes officiels suédois, portugais et anglais communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS

No. 558. LUFTFARTSÖVERENSKOMMELSE MELLAN SVERIGE OCH PORTUGAL

Sveriges och Portugals regeringar hava i betraktande av:

att möjligheterna att utnyttja den civila luftfarten såsom transportmedel avsevärt ökats;

att det är önskvärt att på ett tillförlitligt och ändamålsenligt sätt ordna de regelbundna internationella flygförbindelserna och att i största möjliga utsträckning befordra utvecklingen av det internationella samarbetet på detta område; samt

att det är nödvändigt att avsluta en överenskommelse i syfte att upprätta regelbundna flygförbindelser till, genom och från Sveriges och Portugals territorier,

för detta ändamål utsett ombud, vilka, därtill vederbörligen befullmäktigade, överenskommit om följande:

Artikel 1

Envar av de avtalsslutande parterna beviljar den andra parten de i bilagan till förevarande överenskommelse angivna rättigheter, vilka äro erforderliga för upprättande av flyglinjer på de i bilagan omförmälda sträckorna (här nedan kallade "överenskomna flyglinjer"). Den avtalsslutande part, som beviljats rättigheterna i fråga, må efter gottfinnande påbörja trafiken omedelbart eller vid en senare tidpunkt.

Artikel 2

(1) Var och en av de överenskomna flyglinjerna må upprättas, så snart avtalsslutande part, som beviljats rättigheterna, har utsett ett eller flera lufttrafikföretag att driva trafik å den angivna flyglinjen eller flyglinjerna, och har därvid avtalsslutande part, som beviljat rättigheterna, att under beaktande av bestämmelserna i denna artikels moment 2 samt i artikel 6 utan dröjsmål lämna vederbörligt trafikillstånd till det eller de lufttrafikföretag, varom fråga är.

(2) De utsedda lufttrafikföretagen kunna åläggas att inför behörig luftfartsmyndighet i den avtalsslutande stat, vilken beviljat rättigheterna, styrka sig hava erforderliga kvalifikationer jämlikt av denna luftfartsmyndighet för yrkesmässig luftfart sedvanligen tillämpade lagar och bestämmelser.

PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS

No. 558. ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE OS GOVERNOS DA SUÉCIA E DE PORTUGAL

Os Governos da Suécia e de Portugal considerando:

que as possibilidades da Aviação Comercial, como meio de transporte, aumentaram consideravelmente;

que é conveniente organizar, por forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais regulares e prosseguir, o mais amplamente possível, no desenvolvimento da cooperação internacional relativa àqueles serviços; e

que se torna necessária a conclusão de um Acôrdo destinado a estabelecer comunicações aéreas regulares entre e através os territórios da Suécia e de Portugal,

designaram para êsse efeito Representantes, os quais, devidamente autorizados, acordaram nas disposições seguintes:

Artigo 1

As Partes Contratantes reconhecem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo a êste Acôrdo para o estabelecimento dos serviços aéreos no mesmo descritos (de ora avante referidos como “serviços convencionados”). Os serviços convencionados podem ser inaugurados imediatamente ou em data ulterior, à escolha da Parte Contratante à qual aqueles direitos são concedidos.

Artigo 2

(1) Qualquer dos serviços convencionados poderá ser iniciado logo que a Parte Contratante que tiver êsse direito designe uma ou mais empresas aéreas para a exploração da rota ou rotas especificadas. A Parte Contratante que concede a autorização deve, sujeita às disposições do parágrafo (2) dêste artigo e do artigo 6, conceder sem demora a conveniente licença de exploração para a empresa ou empresas referidas.

(2) As empresas aéreas designadas podem ser obrigadas a apresentar às autoridades aeronáuticas competentes da Parte Contratante que concede a autorização, provas de que se encontram em condições de cumprir as exigências prescritas nas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades à exploração de linhas aéreas comerciais.

Artikel 3

(1) De avgifter för begagnande av flygplatser och andra anläggningar, som endera av de avtalsslutande parterna må upptaga eller låta upptaga av lufttrafikföretag, utsedda av den andra avtalsslutande parten, skola icke vara högre än vad landets inhemska luftfartyg i liknande internationell trafik erläggga för begagnande av sådana flygplatser och anläggningar.

(2) Drivmedel, smörjolja och reservdelar, 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 uteslutande äro avsedda för ifrågavarande företags luftfartyg, skola, i vad avser tull- och inspektionsavgifter eller liknande pålagor i detta territorium, komma i åtnjutande av en behandling, som icke är mindre gynnsam än den, som medges inhemska lufttrafikföretag i internationell lufttrafik eller lufttrafikföretag hemmahörande i mest gynnad nation.

(3) Luftfartyg tillhörande lufttrafikföretag, utsedda av endera avtalsslutande parten och trafikerande de överenskomna flyglinjerna ävensom förråd av drivmedel, smörjolja, reservdelar, sedvanlig utrustning och förnödenheter ombord å luftfartyget, skola i den andra avtalsslutande partens territorium vara befriade från tull- och inspektionsavgifter eller liknande pålagor eller avgifter, även när sådana förråd nyttjas vid flygning över sistnämnda parts territorium.

Artikel 4

Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och tillståndsbevis, som utfärdats eller förlänats giltighet av en av de avtalsslutande parterna och fortfarande äro giltiga, skola tillerkännas giltighet av den andra avtalsslutande parten för trafik på de överenskomna flyglinjerna. Envar av de avtalsslutande parterna förbehåller sig emellertid rätt att, beträffande luftfart över dess eget territorium, vägra godkänna luftfartscertifikat och tillståndsbevis utfärdade för dess egna medborgare av den andra avtalsslutande parten eller av myndighet i annan stat.

Artikel 5

(1) Avtalsslutande parts lagar och bestämmelser angående ankomst till och avfärd ifrån 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 angående ankomst till eller avfärd från dess territorium av passagerare, besättning och gods å luftfartyg (såsom bestämmelser angående in- och utresa, immigration, pass, tull och

Artigo 3

(1) Os encargos que qualquer das Partes Contratantes possa impor, ou permitir que sejam impostos, pela utilização dos aeroportos e outras facilidades, às empresas aéreas da outra Parte Contratante, não serão superiores aos pagos pela utilização dos mesmos aeroportos e facilidades pelas próprias aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais similares.

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

(3) As aeronaves utilizadas pelas empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes nos serviços convencionados, assim como os combustíveis, os óleos lubrificantes, as peças sobresselentes, o equipamento normal e as provisões de bordo trazidos a bordo das mesmas aeronaves, serão, no território da outra Parte Contratante, isentos de direitos aduaneiros e despesas de inspecção ou outros direitos ou encargos similares, mesmo que tais provisões sejam usadas por tais aeronaves em vôos sôbre aquele território.

Artigo 4

Os certificados de navegabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor, serão reconhecidos pela outra na exploração dos serviços convencionados. 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 pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

Artigo 5

(1) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, saída ou vôos sôbre o seu território, de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

(2) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga de aviões (como sejam regulamentos concernentes à entrada despacho, imigração, passaportes,

karantän) 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 förstnämnda avtalsslutande partens territorium.

Artikel 6

Envar av de avtalsslutande parterna förbehåller sig rätt att förvägra eller återkalla de rättigheter, som angivits i bilagan till förevarande överenskommelse, därest den icke finner det tillfredsställande styrkt, att en väsentlig del av äganderätten till och den verkliga kontrollen över ett lufttrafikföretag, utsett av den andra avtalsslutande parten, innehavas av medborgare i de avtalsslutande staterna, eller därest ett utsett lufttrafikföretag underlåter att, såsom berörs i artikel 5, ställa sig till efterrättelse den andra avtalsslutande partens lagar och bestämmelser eller att i övrigt uppfylla de villkor, varpå rättigheter lämnats jämlikt förevarande överenskommelse.

Artikel 7

Förevarande överenskommelse skall inregistreras hos den provisoriska internationella civila luftfartsorganisation, som upprättats i enlighet med den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart, eller efterföljande organisation.

Artikel 8

Därest endera av de avtalsslutande parterna finner det önskvärt att vidtaga förändringar i någon eller några bestämmelser i bilagan till förevarande överenskommelse, må dylika förändringar vidtagas genom direkt överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

Artikel 9

Varje tvist mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av förevarande överenskommelse eller dess bilaga skall för avgörande hänskjutas till rådet i den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen (i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 3, avdelning 6, punkt 8 av den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart) eller till rådet eller annat behörigt organ inom den efterföljande organisationen, såvida icke de avtalsslutande parterna överenskomma om att hänskjuta tvistefrågan till en skiljedomstol, utsedd genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna, eller till annan person eller organisation. De avtalsslutande parterna förbinda sig att ställa sig det meddelade utslaget till efterrättelse.

alfândega e quarentena) serão aplicáveis aos passageiros, tripulação ou carga das aeronaves das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante enquanto no território da primeira Parte Contratante.

Artigo 6

Cada Parte Contratante reserva-se o direito de negar ou revogar os direitos especificados no Anexo a este Acôrdo sempre que se verifique que a propriedade principal e a fiscalização efectiva da empresa aérea designada pela outra Parte Contratante não pertencem a nacionais de qualquer das Partes Contratantes, ou no caso de falta de cumprimento, pela empresa aérea designada, das leis e regulamentos referidos no artigo 5, ou ainda quando não sejam observadas as condições sob as quais os direitos são concedidos em conformidade com este Acôrdo.

Artigo 7

Este Acôrdo será registado na Organização Internacional Provisória da Aviação Civil, estabelecida pelo Acôrdo Interino da Aviação Civil Internacional, assinado em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

Artigo 8

Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição ou disposições do Anexo a este Acôrdo, tal modificação pode ser feita por acôrdo directo entre as autoridades aeronáuticas competentes das Partes Contratantes.

Artigo 9

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes relativa à interpretação ou aplicação deste Acôrdo ou do seu Anexo será submetida para decisão ao Conselho da Organização Internacional Provisória da Aviação Civil (em conformidade com as disposições do artigo III, Secção 6 (8), do Acôrdo Interino de Aviação Civil Internacional assinado em Chicago em 7 de Dezembro de 1944) ou ao Conselho ou Organismo competente que lhe suceder, a não ser que as Partes Contratantes acordem em submeter a questão a um Tribunal Arbitral designado por mútuo acôrdo, ou a qualquer outra pessoa ou entidade. As Partes Contratantes obrigam-se a cumprir a decisão proferida.

Artikel 10

Därest en allmän, multilateral luftfartskonvention, vilken biträdes av de båda avtalsslutande parterna, träder i kraft, skola i förevarande överenskommelse sådana ändringar vidtagas, att den bringas i överensstämmelse med bestämmelserna i förenämnda konvention.

Artikel 11

Envar av de avtalsslutande parterna må vid vilken tidpunkt som helst meddela den andra avtalsslutande parten, att den önskar uppsäga förevarande överenskommelse. Dyligt meddelande skall samtidigt delgivas den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen eller efterföljande organisation. Därest dyligt meddelande lämnas, skall förevarande överenskommelse upphöra att gälla på i uppsägningsmeddelandet angiven dag, dock icke tidigare än 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 hava emottagits 14 dagar efter det att meddelande om uppsägningen mottagits av den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen eller efterföljande organisation.

Artikel 12

I förevarande överenskommelse jämte bilaga skall med "efterföljande organisation" avses den organisation, som, sedan den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade konventionen angående internationell civil luftfart trätt i kraft, kommer att ersätta den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 13

Denna överenskommelse träder i kraft å dagen för dess undertecknande.

SOM SKEDDE i Lissabon den 6 mars 1947 i dubbla exemplar, på svenska, portugisiska och engelska språken, vilka tre texter skola äga lika vitsord.

För Sveriges regering:
Gustaf WEIDEL
[L. S.]

För Portugals regering:
José CAEIRO DA MATA
[L. S.]

Artigo 10

Se uma Convenção aérea geral, multilateral, ratificada por ambas as Partes Contratantes, entrar em vigor, o presente Acôrdo deverá ser modificado de modo que as suas disposições se conciliem com as da referida Convenção.

Artigo 11

Qualquer das Partes Contratantes pode a todo tempo notificar a outra do seu desejo de rescindir êste Acôrdo. A notificação será simultaneamente comunicada à Organização Internacional Provisória da Aviação Civil ou ao Organismo que lhe suceder. Feita a notificação, êste Acôrdo deixará de vigorar na data que naquela for indicada, a qual todavia terá de deixar decorrer um prazo não inferior a doze meses após a recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se for retirada por acôrdo antes de expirar aquele prazo. Se não for acusada a recepção da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á recebida catorze dias depois de o ter sido pela Organização Internacional Provisória da Aviação Civil Internacional ou pelo Organismo que lhe suceder.

Artigo 12

Para os fins dêste Acôrdo e do seu Anexo, o termo “Organismo que lhe suceder” significará a Organização que, quando da entrada em vigor da Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, substituir a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil.

Artigo 13

Êste Acôrdo entrará em vigor no dia da assinatura.

FEITO em Lisboa, em duplicado, aos seis dias de Março de mil novecentos e quarenta e sete, em suco, português e inglês, tendo cada texto igual valor.

Pelo Govêrno da Suécia:

Gustaf WEIDEL

[L. S.]

Pelo Govêrno de Portugal:

José CAEIRO DA MATA

[L. S.]

B I L A G A

1. Det eller de lufttrafikföretag, som skola trafikera flyglinjerna på i bifogade förteckning nr I angivna sträckor, skola utses av Portugals regering.

2. Det eller de lufttrafikföretag, som skola trafikera flyglinjerna på i bifogade förteckning nr II angivna sträckor, skola utses av Sveriges regering.

3. För trafikerande av flyglinjerna på de sträckor, som upptagits i förteckning nr I, skola de i punkt 1 ovan angivna portugisiska lufttrafikföretagen medgivas rätt att överflyga svenskt territorium och där företaga tekniska mellanlandningar, att i internationell trafik taga ombord och avlämna passagerare, gods och post i enlighet med vad här nedan föreskrives samt att på ifrågavarande sträckor begagna flygplatser och dithörande anläggningar, avsedda för internationell trafik.

4. För trafikerande av flyglinjerna på de sträckor, som upptagits i förteckning nr II, skola de i punkt 2 ovan angivna svenska lufttrafikföretagen medgivas rätt att överflyga portugisiskt territorium och där företaga tekniska mellanlandningar, att i internationell trafik taga ombord och avlämna passagerare, gods och post i enlighet med vad här nedan föreskrives samt att på ifrågavarande sträckor begagna flygplatser och dithörande anläggningar, avsedda för internationell trafik.

5. De flygtransportmöjligheter, som ställas till den resande allmänhetens förfogande, böra så nära som möjligt motsvara trafikbehovet.

6. Båda de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag skola äga rättvisa och lika möjligheter att mellan respektive länder trafikera varje sträcka, som finnes omnämnd i denna bilaga.

7. Vid trafikerandet av de genomgående flyglinjerna, vilka återfinnas i denna bilaga skall den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag taga hänsyn till den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretags intressen, så att otillbörligt intrång icke göres i den lufttrafik, som sistnämnda part helt eller delvis upprätthåller på samma sträckor.

8. Det är överenskommet mellan de avtalsslutande parterna, att den lufttrafik, som i enlighet med förevarande överenskommelse och dess bilaga upprätthålles av ett härför utsett lufttrafikföretag, skall hava till huvudsakligt ändamål att erbjuda en trafikkapacitet, som motsvarar behovet av trafik mellan det land, där lufttrafikföretaget är hemmahörande, och det land, där trafikens slutpunkt är belägen. Rättigheten att i internationell trafik å en eller flera platser på de i denna bilaga angivna sträckorna, taga ombord eller avlämna passagerare, gods och post till eller från ett tredje land, skall utövas i överensstämmelse med de allmänna grundsatsen för luftfartens ändamålsenliga utveckling, till vilka de avtalsslutande parterna anslutit sig, samt under beaktande av den allmänna grundsatsen att trafikkapaciteten skall stå i förhållande till:

a) behovet av trafik mellan ursprungslandet och de länder där trafikens slutpunkter äro belägna;

b) behovet av genomgående flygtrafik; samt

ANEXO

1. A empresa ou empresas de transporte para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro I dêste Anexo serão designadas pelo Govêno Português.

2. A empresa ou empresas de transporte para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro II dêste Anexo serão designadas pelo Govêno Succo.

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 succo, de direitos de trânsito e de aterragem para fins não comerciais, assim como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — nas condições dêste Anexo, e ainda o de utilizar, nas referidas rotas, os aeródromos e facilidades complementares, affectos ao tráfego internacional.

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

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

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 por êste Anexo.

7. Na exploração, pelas empresas de transporte aéreo de qualquer das Partes Contratantes, dos grandes serviços internacionais (*Trunk services*) descritos neste Anexo serão tomados em consideração os interêsses das empresas da outra Parte Contratante, de modo a não serem indevidamente affectados os serviços que estas exploram em toda ou em parte da extensão das rotas.

8. Fica entendido pelas Partes Contratantes que os serviços explorados por uma empresa designada nos termos do Acôrdo e dêste 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 do destino útil 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 e correio — destinado ou proveniente de terceiros países será usado em conformidade com os princípios gerais de 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 de tráfego entre o país de origem e os de destino;

b) Às exigências de uma exploração econômica dos serviços considerados;

c) behovet av trafik inom det område, genom vilket flyglinjen passerar, sedan hänsyn tagits till lokala och regionala flyglinjer.

9. I vad beträffar tillämpningen av föregående punkt erkänner Sveriges regering att flygförbindelserna mellan Portugal och Brasilien äro av en särskild natur och skola betraktas som likställda med de flyglinjer, vilka omnämnas i slutet av littera c) i föregående punkt.

10. De taxor, varom överenskommelse skall träffas i enlighet med efterföljande punkt, skola vara skäliga, varvid vederbörlig hänsyn skall tagas till samtliga inverkan omständigheter, såsom driftsekonomi, skälig vinst och de taxor, som tillämpas av andra företag ävensom arten av lämnade tjänster.

11. Överenskommelse rörande taxor, på olika sträckor eller delar därav, vilka trafikeras av de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag, skall i första hand träffas mellan dessa företag. Sålunda överenskomna taxor skola för godkännande underställas de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter. Vid bestämmandet av dessa taxor skall hänsyn tagas till Internationella Lufttrafikorganisationens (*International Air Transport Association*) anvisningar och förslag. Vid fall av meningsskillighet mellan lufttrafikföretagen skola de avtalsslutande parterna söka få till stånd en uppgörelse. Om sådan uppgörelse icke kan ernås, skall det i artikel 9 av förevarande överenskommelse angivna förfaringssättet komma till användning.

FÖRTECKNING Nr I

PORTUGISISK(A) FLYGLINJE(R) SLUTANDE INOM ELLER PASSERANDE SVENSKT TERRITORIUM

Lissabon via Madrid — Paris — Bryssel — Amsterdam och andra mellanliggande platser till Stockholm i båda riktningarna.

Härovan angivna flyglinjer må bliva förmål för ändringar efter överenskommelse mellan de båda avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

FÖRTECKNING Nr II

SVENSKA FLYGLINJER SLUTANDE INOM ELLER PASSERANDE PORTUGISISKT TERRITORIUM

1. Sverige via Köpenhamn och/eller Amsterdam och/eller Paris — Madrid, därest så befinnes önskvärt — till Lissabon i båda riktningarna.

2. Sverige via Köpenhamn — platser i Tyskland — Zürich och/eller Genève — Marseille eller Barcelona och/eller Madrid — till Lissabon i båda riktningarna.

3. Sverige och/eller Norge och/eller Danmark via mellanliggande platser i Storbritannien och/eller Frankrike till Azorerna och vidare till platser i Nordamerika i båda riktningarna.

c) Às exigências do tráfego da área que a linha aérea atravessa, tidos em conta os serviços aéreos locais e regionais.

9. No que se refere à aplicação do número antecedente, o Governo Sueco reconhece a natureza muito especial dos serviços aéreos entre Portugal e Brasil, os quais serão considerados como tendo o mesmo carácter que os serviços mencionados na última categoria da alínea c) do número 8.

10. 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 e as características de cada serviço.

11. As tarifas a aplicar nas rotas ou em 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-á nos termos do Artigo 9 do Acôrdo.

QUADRO I

ROTAS PORTUGUESAS QUE TERMINAM EM TERRITÓRIO SUECO OU QUE O ATRAVESSAM

Lisboa via Madrid — Paris — Bruxelas — Amsterdam e outros pontos intermediários para Estocolmo, em ambas as direcções.

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

QUADRO II

ROTAS SUECAS QUE TERMINAM EM TERRITÓRIO PORTUGUÊS OU QUE O ATRAVESSAM

1. Suécia via Copenhaga e/ou Amsterdam, e/ou Paris — Madrid, se assim for desejado — para Lisboa, em ambas as direcções.

2. Suécia via Copenhaga — pontos na Alemanha — Zurich e/ou Genebra — Marselha ou Barcelona e/ou Madrid — para Lisboa, em ambas as direcções.

3. Suécia e/ou Noruega e/ou Dinamarca via pontos intermediários no Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte e/ou França para os Açores e além para pontos na América do Norte, em ambas as direcções.

4. Sverige och/eller Norge och/eller Danmark via mellanliggande platser i västra Europa — Lissabon — Casablanca, därest så befinnes önskvärt — Dakar och/eller Sal — Natal eller Recife — till Rio de Janeiro och platser därbortom i båda riktningarna.

5. Sverige och/eller Norge och/eller Danmark till Sydafrika via portugisiskt territorium i båda riktningarna. Framställning avseende trafikens bedrivande skall senare inlämnas, varvid trafikvillkoren skola fastställas av de båda avtalsslutande parterna.

Härovan angivna flyglinjer må bliva föremål för ändringar efter överenskommelse mellan de båda avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

4. Suécia e/ou Noruega e/ou Dinamarca via pontos intermediários na Europa Ocidental — Lisboa — Casablanca, se assim for desejado — Dakar e/ou Sal — Natal ou Recife — para Rio de Janeiro e para pontos além em ambas as direcções.

5. Suécia e/ou Noruega e/ou Dinamarca para África do Sul via territórios portugueses, em ambas as direcções, devendo o pedido para o estabelecimento desta rota ser feito ulteriormente e assentes ao mesmo tempo as condições do seu funcionamento por ambas as Partes Contratantes.

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

No. 558. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF SWEDEN AND PORTUGAL. SIGNED AT LISBON, ON 6 MARCH 1947

The Governments of Sweden and Portugal considering:

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

that it seems desirable to organize, in a safe and orderly manner, the regular international air services and to develop as much as possible the international cooperation in respect of such services, and

that it is necessary to conclude an Agreement for the purpose of establishing regular air communications between and through the territories of Sweden and of Portugal,

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

Article 1

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

Article 2

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

¹ Came into force on 6 March 1947, as from the date of signature, in accordance with article 13.

TRADUCTION—TRANSLATION

N° 558. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA
SUEDE ET LE GOUVERNEMENT DU PORTUGAL
RELATIF AUX TRANSPORTS AERIENS. SIGNE A
LISBONNE, LE 6 MARS 1947

Le Gouvernement de la Suède et le Gouvernement du Portugal, considérant:

que les possibilités de l'aviation commerciale comme moyen de transport se sont considérablement accrues;

qu'il paraît souhaitable d'organiser d'une manière sûre et méthodique les services aériens internationaux réguliers et de développer dans toute la mesure possible la collaboration internationale dans ce domaine, et

qu'il est nécessaire de conclure un accord en vue d'établir des communications aériennes régulières entre les territoires de la Suède et du Portugal et à travers ces territoires,

ont désigné à cette fin des représentants, lesquels, dûment autorisés à cet effet, sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe du présent accord en vue de l'établissement des services aériens définis dans ladite annexe (ci-après dénommés les "services convenus"). Les services convenus pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés.

Article 2

1) Chacun des services convenus pourra commencer à fonctionner dès que la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour la route ou les routes indiquées. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article 6, la Partie contractante qui accorde les droits sera tenue d'accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens intéressées.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 6 mars 1947, conformément aux dispositions de l'article 13.

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

Article 3

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

(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 airlines designated by the other contracting party and intended solely for use by the aircraft of such designated airlines shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or similar charges imposed by the former contracting party, treatment not less favourable than that granted to national airlines engaged in international air transport or to the airline of the most favoured nation.

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

Article 4

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

2) Les entreprises de transports aériens désignées pourront être tenues de prouver aux autorités aéronautiques compétentes de la Partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités aux opérations des entreprises commerciales de transports aériens.

Article 3

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

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

3) Les aéronefs des entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes assurant les services convenus, et les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord demeurant à bord desdits aéronefs, seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

Article 4

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

Article 5

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

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

Article 6

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

Article 7

This Agreement shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organisation set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944, or its successor.

Article 8

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

Article 9

Any 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 Provisional International Civil Aviation Organisa-

Article 5

1) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, la sortie ou le survol des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale s'appliqueront aux aéronefs des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante.

2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises par aéronefs (tel que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises des aéronefs des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante pendant leur séjour à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer les droits énoncés dans l'annexe au présent accord dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude que la part la plus importante de la propriété et le contrôle effectif d'une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante se trouvent entre les mains de ressortissants de l'une des Parties contractantes, ou lorsqu'une entreprise de transports aériens désignée ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article 5, ou ne remplira pas de toute autre manière les conditions auxquelles les droits ont été accordés conformément aux dispositions du présent accord.

Article 7

Le présent accord sera enregistré auprès de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale instituée par l'Accord intérimaire relatif à l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944, ou de l'organisation qui lui succédera.

Article 8

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

Article 9

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou de son annexe sera soumis à la décision du Conseil de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale (con-

tion (in accordance with the provisions of Article III, Section 6 (8), of the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944) or to the Council or appropriate organ of its successor, unless the contracting parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the contracting parties, or to some other person or body. The contracting parties undertake to comply with the decision given.

Article 10

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

Article 11

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Provisional International Civil Aviation Organisation or its successor. If such notice is given, this Agreement shall terminate on the date specified in the notice which shall not be less than twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other contracting party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Provisional International Civil Aviation Organisation or its successor.

Article 12

For the purpose of this Agreement and its Annex, the term "successor" shall mean the Organisation which, on the coming into force of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944,¹ shall take the place of the Provisional International Civil Aviation Organisation.

Article 13

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

DONE at Lisbon, in duplicate, this 6th of March, 1947, in the Swedish, Portuguese and English languages, all three texts being equally authentic.

For the Government of Sweden:

Gustaf WEIDEL

[L. S.]

For the Government of Portugal:

José CAEIRO DA MATA

[L. S.]

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

formément aux dispositions de l'article III, section 6 (8) de l'Accord intérimaire relatif à l'aviation civile internationale, signé à Chicago le 7 décembre 1944) ou au Conseil ou à l'organe compétent de l'organisation qui lui succédera, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de régler leur différend en le soumettant à un tribunal arbitral désigné par voie d'accord entre elles, ou à une autre personne ou à un autre organisme. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article 10

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général qui est acceptée par les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 11

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment donner notification à l'autre Partie contractante de son intention de mettre fin au présent accord. Ladite notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale ou à l'organisation qui lui succédera. Dans ce cas, le présent accord prendra fin à la date indiquée dans la notification, soit douze mois au moins 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 tenue pour reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale ou l'organisation qui lui succédera.

Article 12

Aux fins du présent accord et de son annexe, l'expression "organisation qui lui succédera" doit s'entendre de l'organisation qui remplacera l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale, au moment où la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944¹, entrera en vigueur.

Article 13

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

FAIT en double exemplaire, à Lisbonne, le 6 mars 1947, dans les langues suédoise, portugaise et anglaise, les trois textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la Suède: Pour le Gouvernement du Portugal:

Gustaf WEIDEL

José CAEIRO DA MATA

[L. S.]

[L. S.]

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

ANNEX

1. The airline(s) operating the air services on the routes specified in Schedule I to this Annex shall be designated by the Government of Portugal.

2. The airline(s) operating the air services on the routes specified in Schedule II to this Annex shall be designated by the Government of Sweden.

3. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule I the designated Portuguese airline(s) referred to in Paragraph 1 above shall be accorded in Swedish territory rights of transit and of non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge in international traffic passengers, cargo and mail as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

4. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule II the designated Swedish airline(s) referred to in Paragraph 2 above shall be accorded in Portuguese territory rights of transit and of non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge in international traffic passengers, cargo and mail as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

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

6. There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each contracting party to operate on any route between their respective territories covered by this Annex.

7. In the operation by the airlines of either contracting party of the trunk services described in this Annex the interests of the airlines of the other contracting party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

8. It is understood by the contracting parties that 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. The right to embark or disembark on such services in international traffic passengers, cargo and mail destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Annex shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which the contracting parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

ANNEXE

1. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens chargées de l'exploitation des services aériens sur les routes indiquées au tableau I de la présente annexe seront désignées par le Gouvernement du Portugal.

2. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens chargées de l'exploitation des services aériens sur les routes indiquées au tableau II de la présente annexe seront désignées par le Gouvernement de la Suède.

3. Aux fins d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées au tableau I, l'entreprise ou les entreprises de transports aériens portugaises désignées visées au paragraphe 1 ci-dessus bénéficieront, sur le territoire suédois, 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 stipulées ci-après, ainsi que du droit d'utiliser sur lesdites routes les aérodromes et les facilités auxiliaires destinés au trafic international.

4. Aux fins d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées au tableau II, l'entreprise ou les entreprises de transports aériens suédoises désignées visées 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 stipulées ci-après, ainsi que du droit d'utiliser sur lesdites routes les aérodromes et les facilités auxiliaires destinés au trafic international.

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

6. Les entreprises de transports aériens de chaque Partie contractante auront la possibilité d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des routes reliant leurs territoires respectifs qui sont définies dans la présente annexe.

7. Dans l'exploitation, par les entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes, des grandes routes indiquées dans la présente annexe, les intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante seront pris en considération, afin que les services assurés par ces dernières sur l'ensemble ou une partie des mêmes routes ne soient pas indûment affectés.

8. Il est entendu que les services assurés par une entreprise de transports aériens 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. Le droit d'embarquer ou de débarquer, sur ces services, en trafic international, en un ou plusieurs points des routes indiquées dans la présente annexe, des passagers, des marchandises et du courrier à destination et en provenance de pays tiers, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les Parties contractantes et sera soumis au principe général suivant lequel la capacité doit être en rapport avec:

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.

9. As regards the application of the foregoing paragraph the Swedish Government recognizes the very special nature of the air services between Portugal and Brazil, which shall be considered as having the same character as the services mentioned at the end of letter c) of the said paragraph.

10. The determination of rates in accordance with the following paragraph shall be made at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other airlines as well as the characteristics of each service.

11. Tariffs to be charged on routes or parts of a route operated by the airlines of the contracting parties shall be agreed in the first instance between these airlines. Any tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the respective contracting parties. In fixing these tariffs account shall be taken of the recommendations of the International Air Transport Association. In the event of disagreement between the airlines the contracting parties shall endeavour to reach agreement. In case such an agreement cannot be reached the procedure of Article 9 of the Agreement shall apply.

SCHEDULE I

PORTUGUESE ROUTE(S) TERMINATING IN OR TRAVERSING SWEDISH TERRITORY

Lisbon via Madrid—Paris—Brussels—Amsterdam and other intermediate points to Stockholm, in both directions.

The above-mentioned routes may be altered after agreement between the competent aeronautical authorities of both contracting parties.

a) les exigences du trafic entre le pays où le service a son point de départ et les pays de destination;

b) les exigences de l'exploitation des entreprises de transports aériens assurant des services directs; et

c) les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise de transports aériens, compte tenu des services locaux et régionaux.

9. En ce qui concerne l'application du paragraphe précédent, le Gouvernement de la Suède reconnaît la nature très particulière des services aériens entre le Portugal et le Brésil, qui seront considérés comme ayant le même caractère que les services mentionnés à la fin de l'alinéa *c* dudit paragraphe.

10. Les tarifs arrêtés conformément aux dispositions du paragraphe ci-après seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, et les tarifs appliqués par toutes autres entreprises de transports aériens, ainsi que les caractéristiques de chaque service.

11. Les tarifs applicables sur les routes ou parties d'une route exploitées par les entreprises de transports aériens des Parties contractantes seront fixés, en premier lieu, par voie d'accord entre lesdites entreprises. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie contractante. 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 de transports aériens, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir à une entente. Si elles n'y parviennent pas, il y aura lieu d'appliquer la procédure prévue à l'article 9 de l'accord.

TABLEAU I

ROUTE(S) PORTUGAISE(S) À DESTINATION DU TERRITOIRE SUÉDOIS OU À TRAVERS CE TERRITOIRE

Lisbonne via Madrid—Paris—Bruxelles—Amsterdam et autres points intermédiaires à destination de Stockholm, dans les deux sens.

Les routes susmentionnées pourront être modifiées après accord entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes.

SCHEDULE II

SWEDISH ROUTES TERMINATING IN OR TRAVERSING PORTUGUESE TERRITORY

1. Sweden via Copenhagen and/or Amsterdam and/or Paris—Madrid, if desired—to Lisbon, in both directions.
2. Sweden via Copenhagen—points in Germany—Zurich and/or Geneva—Marseilles or Barcelona and/or Madrid—to Lisbon, in both directions.
3. Sweden and/or Norway and/or Denmark via intermediate points in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and/or France to the Azores and further to points in North America, in both directions.
4. Sweden and/or Norway and/or Denmark via intermediate points in Western Europe—Lisbon—Casablanca, if desired—Dakar and/or Sall—Natal or Recife—to Rio de Janeiro and to points beyond, in both directions.
5. Sweden and/or Norway and/or Denmark to South Africa via Portuguese territory in both directions, the application to be submitted later on and the conditions to be fixed at the same time by both contracting parties.

The above-mentioned routes may be altered after agreement between the competent aeronautical authorities of both contracting parties.

TABLEAU II

ROUTES SUÉDOISES À DESTINATION DU TERRITOIRE PORTUGAIS OU À TRAVERS CE TERRITOIRE

1. De Suède, via Copenhague, et/ou Amsterdam et/ou Paris—Madrid, si le désir en est exprimé—à destination de Lisbonne, dans les deux sens.
2. De Suède, via Copenhague—points en Allemagne—Zurich et/ou Genève—Marseille ou Barcelone et/ou Madrid—à destination de Lisbonne, dans les deux sens.
3. De Suède et/ou de Norvège et/ou du Danemark via des points intermédiaires dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et/ou en France à destination des Açores et d'autres points en Amérique du Nord, dans les deux sens.
4. De Suède et/ou de Norvège et/ou du Danemark via des points intermédiaires en Europe occidentale—Lisbonne—Casablanca, si le désir en est exprimé—Dakar et/ou Sal—Natal ou Recife—à destination de Rio de Janeiro et au-delà, dans les deux sens.
5. De Suède et/ou de Norvège et/ou du Danemark à destination de l'Afrique du Sud via le territoire portugais, dans les deux sens, la demande devant être présentée ultérieurement et les conditions fixées en même temps par les deux Parties contractantes.

Les routes susmentionnées pourront être modifiées après accord entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes.

No. 559

**CZECHOSLOVAKIA
and
SWITZERLAND**

**Provisional Agreement regarding air services (with annex).
Signed at Berne, on 10 September 1947**

*Czech and French official texts communicated by the Secretary-General of the
International Civil Aviation Organization. The registration took place on
7 September 1949.*

**TCHECOSLOVAQUIE
et
SUISSE**

**Accord provisoire sur les lignes aériennes (avec annexe).
Signé à Berne, le 10 septembre 1947**

*Textes officiels tchèque et français communiqués par le Secrétaire général de
l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu
le 7 septembre 1949.*

CZECH TEXT — TEXTE TCHÈQUE

No. 559. ZATÍMNÍ DOHODA O LETECKÝCH LINIÍCH
MEZI ČESKOSLOVENSKEM A ŠVÝCARSKEM ZE DNE
10. ZÁŘÍ 1947

Vláda republiky Československé a Spolková Rada Svýcarská, mající na zřeteli,

že možnosti obchodního letectví jako dopravního způsobu značně vzrostly;

že jest záhodno bezpečně a spořádaně organisovat pravidelné letecké spoje a největší možnou měrou rozvíjet mezinárodní spolupráci v tomto oboru;

že je tudíž třeba uzavřít mezi Československem a Svýcarskem dohodu o úpravě letecké dopravy na pravidelných liniích,

jmenovaly k tomu zástupce, kteří jsouc řádně zmocněni, dohodli se na těchto ustanoveních:

Článek 1.

a) Smluvní strany si jedna druhé udělují v míru práva uvedená v připojené Příloze, potřebná ke zřízení mezinárodních linií v této Příloze vytčených, jež procházejí skrze jejich území nebo tam vedou.

b) Každá smluvní strana určí jeden nebo několik leteckých dopravních podniků k provozu linií, jež může takto zřídit, a rozhodne, kdy tyto linie budou otevřeny.

Článek 2.

a) S výhradou článku 6 této Dohody musí každá smluvní strana udělit potřebné provozní povolení podniku nebo podnikům určeným druhou smluvní stranou.

b) Tyto podniky však mohou být žyzvány, aby dříve, než budou oprávněny otevřít linie vytčené v Příloze, prokázaly svou kvalifikaci podle zákonů a nařízení, jimiž se letecké úřady, vydávající provozní povolení, obvykle řídí.

Článek 3.

a) Smluvní strany se shodují, že poplatky ukládané leteckému dopravnímu podniku nebo podnikům každé z nich za užívání letišť a jiných zařízení nebudou vyšší, než by za užití těchto letišť a zařízení platila její domácí letadla určená pro podobné mezinárodní linie.

b) S pohonnými hmotami, mazacími oleji a náhradními součástkami, jež budou na území jedné smluvní strany přivezeny nebo vzaty na palubu leteckým dopravním podnikem, který určí druhá smluvní strana, nebo na účet tohoto podniku, a jež budou určeny jedině pro potřebu letadel tohoto podniku, bude se zacházet stejně výhodně, jako by je přivezly domácí podniky nebo podniky státu požívajícího nejvyšších výhod, pokud jde o clo, kontrolní dávky a jiné domácí daně a poplatky.

c) Každé letadlo užívané podnikem nebo podniky, které určí jedna smluvní strana, na leteckých liniích, které jsou předmětem této Dohody, jakož i pohonné hmoty, mazací oleje, náhradní součástky, obvyklá výstroj a letadlové zásoby, které zůstávají na palubě letadel, budou na území druhé smluvní strany při příletu i odletu prosty cla, kontrolních dávek nebo podobných daní a poplatků, i když tyto zásoby budou užívány nebo spotřebovány těmito letadly nebo na nich, za letů nad zmíněným územím.

Článek 4.

Osvědčení o způsobilosti k letu, diplomy a letecké legitimace, vydané nebo za platné prohlášené jednou smluvní stranou a dosud platné, budou druhou smluvní stranou uznány pro provoz linií vytčených v Příloze. Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo neuznati pro létání nad svým vlastním územím diplomy a letecké legitimace vydané jiným státem jejím vlastním příslušníkům.

Článek 5.

a) Zákony a nařízení každé smluvní strany, které se vztahují na vstup na její území nebo na výstup z něho, co se týká letadel užívaných k mezinárodnímu létání nebo které se vztahují na lety těchto letadel nad zmíněným územím, platí pro letadla podniku nebo podniků druhé smluvní strany.

b) Zákony a nařízení, které na území jedné smluvní strany upravují vstup, pobyt a výstup cestujících, posádek nebo zboží, zejména pokud se vztahují na formality, přistěhovalectví, cestovní pasy, cla a karanténu, budou platit pro cestující, posádky nebo zboží, dopravované letadly podniků druhé smluvní strany, pokud tato letadla jsou na zmíněném území.

c) Cestující v průvozu skrze území smluvní strany budou podrobeni zjednodušené kontrole. Průvozní zavazadla a zboží budou prosty cla, kontrolních dávek a podobných poplatků.

Článek 6.

Každá smluvní strana si vyhrazuje právo odepřítí provozní povolení podniku určenému druhou smluvní stranou nebo odvolati toto povolení, nemá-li prokázáno, že podstatná část vlastnictví a skutečná správa tohoto podniku náleží

příslušníkům jedné nebo druhé smluvní strany, jakož i tehdy, nedbá-li tento podnik zákonů a nařízení, předvídaných v článku 5 nebo neplní závazků, jež mu tato Dohoda ukládá.

Článek 7.

a) Smluvní strany se shodují, že předloží rozhodčímu řízení každou rozepři vztahující se na výklad nebo provádění této Dohody nebo její Přílohy, která by se nedala vyřídití přímým jednáním.

b) Taková rozepře bude vznesena na Radu Mezinárodní organizace pro civilní letectví, která byla zřízena Úmluvou o mezinárodním civilním letectví, podepsanou v Chicagu dne 7. prosince 1944.

c) Smluvní strany však mohou společnou dohodou vyřídití rozepři tím, že ji vznesou buď na rozhodčí soud, nebo na kteroukoli jinou osobu nebo orgán, který samy určí. V každém případě zůstává vyhrazeno řízení předvídané pod písmenem b).

d) Smluvní strany se zavazují, že se podrobí vynesenému rozsudku.

Článek 8.

Tato Dohoda a veškeré smlouvy na ni se vztahující budou uloženy u Mezinárodní organizace pro civilní letectví, zřízené Úmluvou o mezinárodním civilním letectví, podepsanou v Chicagu dne 7. prosince 1944.

Článek 9.

a) Shora uvedená ustanovení se budou prováděti dnem podpisu této Dohody. Dohoda nabude platnosti, jakmile Vláda Československá oznámí Spolkové Radě Svýcarské ratifikaci Dohody Presidentem Republiky Československé.

b) V duchu těsné spolupráce budou se příslušné letecké úřady smluvních stran občas raditi, aby si zajistily uplatňování zásad vytčených v Dohodě a v její Příloze, i jejich uspokojivé provádění.

c) Tato Dohoda i její Příloha musí být uvedeny v soulad s každov multi-laterální dohodou, jež by vázala obě smluvní strany.

d) Přeje-li si některá smluvní strana změnití ustanovení Přílohy této Dohody, může žádat, aby se příslušné letecké úřady smluvních stran poradily; toto poradní jednání musí být zahájeno do šedesáti dnů ode dne, kdy o to bylo požádáno. Každá změna Přílohy, kterou zmíněné úřady sjednají, nabude platnosti, jakmile bude potvrzena výměna diplomatických not.

e) Každá smluvní strana může zrušit tuto Dohodu výpovědí danou rok napřed druhé straně.

SEPSÁNO v Bernu dne 10. září 1947 ve dvou vyhotoveních v jazyce českém a francouzském, při čemž oboje znění je stejně věrohodné.

Za Vládu Republiky Československé:
Dr. Jindřich ANDRIAL, *v.r.*

Za Spolkovou Radu Švýcarskou:
Max PETITPIERRE, *v.r.*

PŘÍLOHA

1.

Při provozu leteckých linií, vytčených v připojených tabulkách, budou určené československé a švýcarské podniky požívati na území druhé smluvní strany práva transitu a práva přistání pro neobchodní potřeby; budou rovněž směti užívatí letišť a pomocných zařízení určených pro mezinárodní styk. Mimo to budou tyto podniky požívati v mezích území druhé smluvní strany na liniích vytčených v připojených tabulkách práva nakládati a práva vykládati v mezinárodním styku cestující, poštovní zásilky a zboží, a to za podmínek obsažených v této Příloze.

2.

Smluvní strany se shodují, že:

a) dopravní kapacity, poskytované podniky smluvních stran, musí býti přizpůsobeny dopravní poptávce;

b) podniky smluvních stran musí na společných úsecích bráti v úvahu své vzájemné zájmy, aby jejich příslušné letecké služby nebyly nenáležitě dotčeny;

c) předmětem linií předvídaných v připojených tabulkách bude především poskytování kapacity odpovídající dopravní poptávce mezi státem, kam podnik přísluší a státem, kterému jest určena doprava;

d) právo nakládati a právo vykládati v místech vytčených na připojených tabulkách, v mezinárodním styku, náklad určený do třetích států nebo odtud pocházející, bude vykonáváno v souhlase se všeobecnými zásadami spořádaného rozvoje, jež vlády československá a švýcarská uznávají, a to za takových podmínek, aby kapacita byla přizpůsobena:

1) dopravní poptávce mezi státem původu a státy určení;

2) požadavkům hospodárního provozu dotčených linií;

3) dopravní poptávce vyskytující se v prolétávaných oblastech se zřetelem na místní a oblastní linie.

3.

Sazby budou stanoveny v rozumné výši se zřetelem na hospodárnost provozu, na obvyklý zisk a na význačné rysy každé linie, jako rychlost a pohodlí. Bude rovněž dbáno doporučení Sdružení pro mezinárodní leteckou dopravu (IATA). V nedostatku těchto doporučení poradí se československé a švýcarské podniky s leteckými dopravními podniky třetích států, které konají provoz na týchž úsecích. Ujednání uzavřená mezi československými a švýcarskými podniky budou podléhati schválení přílušných leteckých úřadů smluvních stran. Kdyby se podniky nemohly dohodnout, vynasnaží se tyto úřady, aby věc vyřešily. V krajním případě by se použilo řízení předvídaného v článku 7 této Dohody.

TABULKA I

LINIE, JEŽ MOHOU BÝT PROVOZOVÁNY ŠVÝCARSKÝMI LETECKÝMI
DOPRAVNÍMI PODNIKY

1. Curych — Praha.
2. Curych — Praha — Varšava.

TABULKA II

LINIE, JEŽ MOHOU BÝT PROVOZOVÁNY ČESKOSLOVENSKÝMI LETECKÝMI
DOPRAVNÍMI PODNIKY

1. Praha — Curych.
2. Praha — Curych — Ženeva — Marscille — Alžír.

N° 559. ACCORD¹ PROVISOIRE SUR LES LIGNES AERIENNES ENTRE LA SUISSE ET LA TCHECOSLOVAQUIE. SIGNE A BERNE, LE 10 SEPTEMBRE 1947

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE,
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;

qu'il est nécessaire, en conséquence, de conclure entre la Suisse et la Tchécoslovaquie un accord réglementant les transports aériens par des lignes régulières;

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

Article premier

a. Les parties contractantes s'accordent l'une à l'autre, en temps de paix, les droits spécifiés à l'annexe ci-jointe pour l'établissement des 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 2

a. Chaque partie contractante devra, sous réserve de l'article 6 ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre partie contractante.

¹ Entré en vigueur le 14 avril 1948, date à laquelle le Gouvernement tchécoslovaque a notifié au Conseil fédéral suisse la ratification de l'accord par le Président de la République tchécoslovaque, conformément aux dispositions de l'alinéa *a* de l'article 9.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 559. PROVISIONAL AGREEMENT¹ BETWEEN SWITZERLAND AND CZECHOSLOVAKIA REGARDING AIR SERVICES. SIGNED AT BERNE, ON 10 SEPTEMBER 1947

THE SWISS FEDERAL COUNCIL
AND
THE GOVERNMENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC,
considering

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

that it is desirable to organize the 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 therefore necessary to conclude between Switzerland and Czechoslovakia an agreement regulating air transport by regular airlines,

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

Article 1

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

(b) Each Contracting Party shall designate an airline or airlines to operate any services which it may so establish, and shall fix the date on which these services shall be inaugurated.

Article 2

(a) Each Contracting Party shall, subject to article 6 below, be bound to issue the necessary operating permit to the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

¹ Came into force on 14 April 1948, the date on which the Czechoslovak Government notified the Swiss Federal Council of the ratification of the Agreement by the President of the Czechoslovak Republic in accordance with article 9 (a).

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

Article 3

a. Les parties contractantes conviennent que les taxes prélevées 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 et les pièces de rechange introduits ou pris à bord 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 recevront le traitement national et celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

c. Tout aéronef utilisé par la ou les entreprises désignées par une partie contractante sur les lignes aériennes faisant l'objet du présent accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans les aéronefs seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante ou à leur départ, exempts des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une partie contractante et encore en force 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 pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 5

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 aérienne

(b) Nevertheless, such airlines may be required, before receiving permission to inaugurate the services specified in the annex hereto, to furnish evidence of their qualifications to operate an air service in accordance with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities issuing the operating permit.

Article 3

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

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

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

Article 4

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

Article 5

(a) The laws and regulations of either Contracting Party concerning the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international

internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre partie contractante.

b. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée, le séjour ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages ou marchandises transportés par les aéronefs des entreprises de l'autre partie contractante pendant que ces aéronefs se trouvent sur ledit territoire.

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

Article 6

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 5 ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 7

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

b. Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale créé par la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944¹.

c. Toutefois, les parties contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme désigné par elles. Dans tous les cas, la procédure prévue sous lettre *b* demeure réservée.

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

Article 8

Le présent accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

air navigation, or flights of such aircraft over the said territory, shall apply to the aircraft of the airline or airlines of the other Contracting Party.

(b) The laws and regulations of either Contracting Party concerning the admission to, stay in or departure from its territory of passengers, crew or cargo, such as those relating to formalities, immigration, passports, customs and quarantine, shall apply to the passengers, crew and cargo carried by the aircraft of airlines of the other Contracting Party while such aircraft are within its territory.

(c) Passengers in transit through the territory of either Contracting Party shall undergo a simplified form of examination. Luggage and goods in transit shall be exempted from customs duties, inspection fees and similar charges.

Article 6

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the operating permit of any airline designated by the other Contracting Party if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of one or the other Contracting Party, or if the airline fails to comply with the laws and regulations mentioned in article 5 or to perform its obligations under the present agreement.

Article 7

(a) The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute relating to the interpretation or application of the present agreement or of the annex thereto that cannot be settled by direct negotiation.

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

(c) Nevertheless, the Contracting Parties may by common agreement settle the dispute by submitting it either to an arbitral tribunal or to any other person or body they may appoint. In all cases the right of recourse to the procedure referred to in paragraph (b) above shall remain reserved.

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

Article 8

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

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

Article 9

a. Les dispositions ci-dessus seront appliquées du jour de la signature du présent accord. Celui-ci entrera en vigueur aussitôt que le Gouvernement Tchécoslovaque aura notifié au Conseil Fédéral Suisse la ratification de l'accord par le Président de la République Tchécoslovaque.

b. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques compétentes des parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis à l'accord et à son annexe et de leur exécution satisfaisante.

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 de l'annexe au présent accord, 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 mettre fin à l'accord par avis donné un an d'avance à l'autre partie.

Fait à Berne, le 10 septembre 1947, en double exemplaire, dans les langues française et tchèque, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(Signé) Max PETITPIERRE

Pour le Gouvernement
de la République Tchécoslovaque:

(Signé) ANDRIÁL

ANNEXE

1.

Pour exploiter les lignes aériennes définies aux tableaux ci-après, les entreprises suisses et tchécoslovaques désignées jouiront sur le territoire de l'autre partie contractante du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales; elles pourront aussi utiliser les aéroports et les facilités complémentaires affectés au trafic international. Elles jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre partie contractante 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 de la présente annexe.

Article 9

(a) The above provisions shall be applied as from the date of signature of the present agreement, which shall come into force as soon as the Czechoslovak Government has notified the Swiss Federal Council of the ratification of the said agreement by the President of the Czechoslovak Republic.

(b) In a spirit of close collaboration, the competent aeronautical authorities of the 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 agreement and its annex.

(c) The present agreement and its annex shall be amended so as to conform with any agreement of a multilateral nature which may become binding upon the two Contracting Parties.

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

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

DONE at Berne, this tenth day of September, 1947, in duplicate, in the French and Czech languages, both texts being equally authentic.

For the Swiss Federal Council:

(Signed) Max PETITPIERRE

For the Government of the
Czechoslovak Republic:

(Signed) ANDRIÁL

ANNEX

1.

For the purpose of operating the air services specified in the schedules to this annex, the designated Swiss and Czechoslovak airlines shall have the right of transit through, and the right to make non-traffic stops in, the territory of the other Contracting Party; they may also use airports and ancillary facilities designated for international traffic. They shall further have the right, within the territory of the other Contracting Party and on the services specified in the schedules to this annex, to pick up and set down international passenger, mail and cargo traffic, under the terms of the present annex.

2.

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 correspondant 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 spécifiés aux tableaux ci-après, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Gouvernements suisse et tchécoslovaque et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

1° A la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination ;

2° Aux exigences d'une exploitation économique des lignes dont il s'agit ;

3° A la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des lignes locales et régionales.

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque ligne, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA). A défaut de telles recommandations, les entreprises suisses et tchécoslovaques consulteront les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Les arrangements intervenus entre les entreprises suisses et tchécoslovaques 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 7 du présent accord.

2.

It is agreed between the Contracting Parties:

(a) That the transport facilities provided by the airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements for such transport.

(b) That 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) That the primary objective of the services provided for in the schedules to this 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.

(d) That the right to pick up and set down, at the points specified in the schedules to this annex, international traffic to or from a third country shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which the Swiss and Czechoslovak Governments have subscribed and in such a way that capacity shall be related to:

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

Rates shall be fixed at reasonable levels, taking into account operating costs, a reasonable profit margin and the characteristics of each service, such as speed and comfort. The recommendations of the International Air Transport Association (IATA) shall also be taken into consideration. Failing any such recommendations, the Swiss and Czechoslovak airlines shall consult the airlines of third countries operating over the same routes. Arrangements between the Swiss and Czechoslovak airlines shall be submitted for the approval of the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the airlines fail to reach agreement, the said authorities shall endeavour to find a solution. In the last resort, the procedure prescribed in article 7 of the present agreement shall be applied.

TABLEAU I

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

1. Zurich—Prague.
2. Zurich—Prague—Varsovie.

TABLEAU II

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

1. Prague—Zurich.
 2. Prague—(Zurich)—(Genève)—Marseille—Alger.
-

SCHEDULE I

SERVICES WHICH MAY BE OPERATED BY SWISS AIRLINES

1. Zurich—Prague.
2. Zurich—Prague—Warsaw.

SCHEDULE II

SERVICES WHICH MAY BE OPERATED BY CZECHOSLOVAK AIRLINES

1. Prague—Zurich.
 2. Prague—(Zurich)—(Geneva)—Marseilles—Algiers.
-

No. 560

**GREECE
and
DENMARK**

**Agreement relating to the operation of regular air services
(with annex). Signed at Athens, on 14 November 1947**

French official text communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

**GRECE
et
DANEMARK**

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

Texte officiel français communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

N° 560. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT ROYAL HELLENIQUE ET LE GOUVERNEMENT ROYAL DU DANEMARK RELATIF A L'EXPLOITATION DE LIGNES DE COMMUNICATION AERIENNE REGULIERE. SIGNE A ATHENES, LE 14 NOVEMBRE 1947

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

Article premier

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

Article 2

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

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

¹ Les dispositions de l'accord ont été mises en vigueur dès sa signature, le 14 novembre 1947, celui-ci ayant été considéré comme définitif le 22 décembre 1948, date de la communication du Gouvernement hellénique signifiant au Gouvernement danois la ratification de l'accord par le Parlement hellénique, conformément aux dispositions de l'article 12.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 560. AGREEMENT¹ BETWEEN THE ROYAL GREEK GOVERNMENT AND THE ROYAL DANISH GOVERNMENT RELATING TO THE OPERATION OF REGULAR AIR SERVICES. SIGNED AT ATHENS, ON 14 NOVEMBER 1947

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

Article 1

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

Article 2

1. Each of the services enumerated in the annex hereto may be brought into operation as soon as the Contracting Party entitled under article 1 to designate one or more airlines to operate the route in question shall have done so, and the Contracting Party granting that right shall be bound, subject to paragraph 2 of the present article and to article 6 below, to grant the necessary permission forthwith to the airline or airlines concerned.

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

¹ In accordance with article 12, the agreement came into force on 14 November 1947, as from the date of signature, having been considered definitive as from 22 December 1948, the date on which the Greek Government notified the Danish Government of the ratification thereof by the Greek Government.

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

Article 3

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

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

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

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

Article 4

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

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

Article 3

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

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

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

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

Article 4

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

Article 5

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

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

Article 6

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

Article 7

Le présent Accord et tous les contrats qui en découleront seront déposés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale créée par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944¹.

Article 8

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

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

Article 5

(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 while within its territory, shall apply to the aircraft of the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or leaving and while within the territory of that Contracting Party.

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

Article 6

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke a certificate or permit granted to an airline of the other Contracting Party if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure of an airline to comply with the laws of the State over which it operates as provided in article 5 above, or to perform its obligations under the present agreement.

Article 7

The present agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization established by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.¹

Article 8

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

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

Article 9

Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation et à l'application du présent Accord ou de son Annexe sera soumis à la décision du Conseil 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, excepté si les Parties Contractantes s'entendent pour que le différend soit réglé par la voie de l'arbitrage en le soumettant à un Tribunal Arbitral désigné d'un commun accord entre les deux Parties Contractantes. Les deux Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la décision de l'Organisation ou la sentence rendue par le Tribunal Arbitral.

Article 10

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

Article 11

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

Article 12

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

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

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

FAIT à Athènes, le 14 novembre 1947, en double exemplaire.

Article 9

Any dispute between the Contracting Parties regarding the interpretation or application of the present agreement or its annex shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization established by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944 unless the Contracting Parties agree that the dispute be settled by arbitration and submit it to an Arbitral Tribunal appointed by common agreement between the two Contracting Parties. The two Contracting Parties undertake to comply with the decision of the Organization or with the award of the Arbitral Tribunal.

Article 10

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

Article 11

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

Article 12

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

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

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

DONE at Athens, in duplicate, on the 14th day of November, nineteen hundred and forty-seven.

ANNEXE

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

Grèce (Athènes)—via pays intermédiaires—Danemark (Copenhague), dans les deux sens;

Grèce (Athènes)—via pays intermédiaires—Danemark (Copenhague), et pays au-delà, dans les deux sens.

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

Danemark (Copenhague)—via pays intermédiaires—Grèce (Athènes), dans les deux sens;

Danemark (Copenhague)—via pays intermédiaires—Grèce (Athènes) et pays au-delà, dans les deux sens.

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

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

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

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

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

ANNEX

1. The Greek airlines authorized under the present agreement shall have the right to cross Danish territory without landing, to make non-traffic stops therein, and to pick up and set down international passenger, cargo and mail traffic at Copenhagen on the following route or routes:

Greece (Athens)—via intermediate countries—Denmark (Copenhagen), in both directions;

Greece (Athens)—via intermediate countries—Denmark (Copenhagen), and countries beyond, in both directions.

2. The Danish airlines authorized under the present agreement shall have the right to cross Greek territory without landing, to make non-traffic stops therein, and to pick up and set down international passenger, cargo and mail traffic at Athens on the following route or routes:

Denmark (Copenhagen)—via intermediate countries—Greece (Athens), in both directions;

Denmark (Copenhagen)—via intermediate countries—Greece (Athens), and countries beyond, in both directions.

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

- (a) that it is desirable to promote and encourage as wide a distribution as possible of the benefits of air travel for the general good of mankind at the lowest rates consistent with sound economic principles, to encourage air travel as a means of promoting friendly understanding and goodwill between nations, and at the same time to ensure the many indirect benefits to the common prosperity of both countries of this new mode of transport;
- (b) that the air transport facilities available to the travelling public shall bear a close relationship to the requirements of the public for such transport;
- (c) that there shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the two nations to operate on any route or routes between their respective territories covered by the present agreement and the annex thereto;
- (d) that in the operation by the airlines of either Contracting Party of the trunk services described in the annex to the present agreement, the interests of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides over the whole or part of the same routes;

- (e) qu'il est convenu entre les deux Parties Contractantes que les services offerts par une entreprise aérienne désignée en vertu du présent Accord et de son Annexe, auront comme objectif initial de disposer de la capacité adéquate aux nécessités du trafic entre le pays, dont l'entreprise en question possède la nationalité, et le pays de destination définitive du trafic.

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

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

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

(e) that it is agreed between the two Contracting Parties that the primary objective of the services offered by an airline designated under the present agreement and the annex thereto shall be the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country to which the airline belongs and the country of ultimate destination of the traffic.

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

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

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

No. 561

**DENMARK
and
IRELAND**

**Exchange of notes constituting an agreement relating to
air transport. Dublin, 18 November 1947**

*English official text communicated by the Secretary-General of the International
Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September
1949.*

**DANEMARK
et
IRLANDE**

**Echange de notes constituant un accord relatif aux transports
aériens. Dublin, 18 novembre 1947**

*Texte officiel anglais communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation
de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre
1949.*

No. 561. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ RELATING TO AIR TRANSPORT BETWEEN THE GOVERNMENTS OF DENMARK AND IRELAND. DUBLIN, 18 NOVEMBER 1947

I

The Royal Danish Consul General to the Secretary of the Department of External Affairs

ROYAL DANISH CONSULATE GENERAL

Dublin, the 18th November, 1947

Sir,

With reference to the Air Transport Agreement between Denmark and Ireland provisionally concluded in Dublin in October 1946, I have the honour to bring to your knowledge that on account of the entering into force of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on the 7th December, 1944,² which Convention has been ratified by Ireland as well as Denmark, my Government proposes that Articles 7, 9 and 11 of the text of that Agreement be amended accordingly.

The text of the agreement, as so amended, reads as follows:

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN DENMARK AND IRELAND

Article 1

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

¹ Came into force on 18 November 1947, by the exchange of the said notes.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

TRADUCTION—TRANSLATION

N° 561. ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹
ENTRE LES GOUVERNEMENTS DU DANEMARK ET
DE L'IRLANDE RELATIF AUX TRANSPORTS AERIENS.
DUBLIN, 18 NOVEMBRE 1947

I

*Le Consul général du Royaume de Danemark au Secrétaire du Ministère
des affaires extérieures*

CONSULTAT GÉNÉRAL DU ROYAUME DE DANEMARK

Dublin, le 18 novembre 1947

Monsieur le Secrétaire,

Me référant à l'accord relatif aux transports aériens conclu à titre provisoire entre le Danemark et l'Irlande à Dublin, au mois d'octobre 1946, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance qu'étant donné l'entrée en vigueur de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944², et ratifiée par l'Irlande et le Danemark, mon Gouvernement propose de modifier en conséquence le texte des articles 7, 9 et 11 dudit accord.

L'accord, ainsi modifié, a la teneur suivante:

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE DANEMARK ET L'IRLANDE

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe au présent accord en vue de l'établissement des services aériens définis dans ladite annexe (ci-après dénommés "les services convenus"). Les services convenus pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés.

¹ Entré en vigueur le 18 novembre 1947, par l'échange desdites notes.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

Article 2

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

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

Article 3

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

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

Article 2

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

2) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées pourront être tenues de prouver aux autorités aéronautiques compétentes de la Partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des entreprises commerciales de transports aériens.

Article 3

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

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

3) Les aéronefs utilisés pour les services convenus et les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord demeurant à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties

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

Article 4

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

Article 5

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

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

Article 6

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

contractantes seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

Article 4

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

Article 5

1) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour à l'intérieur de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante.

2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronefs (tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante pendant leur séjour à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer les droits énoncés dans l'annexe au présent accord dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante se trouvent entre les mains de ressortissants de l'une des Parties contractantes, ou lorsque l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées ne se conformeront pas aux lois et règlements dont il est fait mention à l'article 5, ou si, de toute autre manière, elles ne remplissent pas les conditions auxquelles les droits ont été accordés, conformément au présent accord.

Article 7

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

Article 8

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

Article 9

Any disputes between the contracting parties 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 set up by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944, unless the contracting parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the contracting parties or to some other person or body. The contracting parties undertake to comply with the decision given.

Article 10

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

Article 11

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

Article 7

Le présent accord sera déposé 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 8

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

Article 9

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou de son annexe sera soumis à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile institué par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de régler le différend en le soumettant à un tribunal arbitral désigné de commun accord, ou à un autre organisme ou une autre personne. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article 10

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général acceptée par les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 11

L'une des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent accord prendra fin à la date indiquée dans la notification, mais en aucun cas moins de 12 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 tenue pour reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ANNEX TO AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN DENMARK AND IRELAND

A. Airlines of Denmark authorised under the present Agreement are accorded in the territory of Ireland rights of transit, non-traffic stop, and commercial entry for international traffic in passengers, cargo and mail on the following routes:

Denmark to Ireland and countries beyond, via intermediate points, in both directions.

It is agreed that in view of the long transoceanic flight necessary on the above routes and considering the still limited development of aeronautical science, all eastbound aircraft on routes covered in the Annex shall stop at Shannon Airport as first European port of call and all westbound aircraft on the same routes shall stop at Shannon Airport.

B. Airlines of Ireland authorised under the present Agreement are accorded in the territory of Denmark rights of transit, non-traffic stop, and commercial entry for international traffic in passengers, cargo, and mail on the following routes:

Ireland to Denmark and countries beyond, via intermediate points, in both directions.

C. Aircraft of either contracting party availing itself of the non-traffic stops granted by this Agreement may be required by the other contracting party to offer reasonable commercial services in passengers, cargo and mail, both outward and inward.

I should appreciate being advised whether the Government of Ireland approves the terms of the agreement as set forth above. If so, it is suggested that the agreement enter into force definitely on the date of this note.

Accept, etc.

(Signed) H. V. OSTERBERG

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE DANEMARK ET
L'IRLANDE

A. Les entreprises de transports aériens du Danemark autorisées en vertu du présent accord bénéficieront, sur le territoire de l'Irlande, du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit d'entrée pour le transport commercial, en trafic international, des voyageurs, des marchandises et du courrier, sur les routes suivantes:

Du Danemark à destination de l'Irlande et au-delà, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

En raison de la longueur du parcours au-dessus de l'océan sur les routes ci-dessus et du fait que le développement de la science aéronautique est encore limité, il est convenu que tous les aéronefs se dirigeant vers l'est sur les routes prévues dans la présente annexe feront leur première escale en Europe à l'aéroport de Shannon, et que tous les aéronefs se dirigeant vers l'Ouest sur les mêmes routes feront également escale à l'aéroport de Shannon.

B. Les entreprises de transports aériens de l'Irlande autorisées en vertu du présent accord bénéficieront, sur le territoire du Danemark, du droit de transit, du droit d'escale non commerciale, ainsi que du droit d'entrée pour le transport commercial, en trafic international, des voyageurs, des marchandises et du courrier, sur les routes suivantes:

De l'Irlande à destination du Danemark et au-delà, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

C. Les aéronefs de l'une ou l'autre Partie contractante qui feront usage du droit d'escale non commerciale que leur reconnaît le présent accord pourront être tenus par l'autre Partie contractante d'assurer dans une mesure raisonnable, des services commerciaux à l'aller et au retour pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier.

Je serais reconnaissant à Votre Excellence de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement de l'Irlande approuve les dispositions de l'accord énoncées ci-dessus. Dans l'affirmative, mon Gouvernement propose la mise en vigueur définitive de l'accord à la date de la présente note.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) H. V. OSTERBERG

II

*The Secretary of the Department of External Affairs to the Royal Danish
Consul General*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
DUBLIN

18th November, 1947

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of the 18th November, informing me that the Government of Denmark considers that, in view of the entry into force of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944, and ratified by the Governments of Ireland and Denmark, the text of the Air Transport Agreement between Ireland and Denmark provisionally concluded in Dublin in October, 1946, should be amended to read as follows:

[*See note I*]

I have the honour to inform you that the Government of Ireland approve the terms of the Agreement as set forth above and concur in the proposed that the Agreement in the foregoing text should definitively enter into force between the two countries on the date of your note, viz., on the 18th November, 1947.

I have, etc.

(*Signed*) F. H. BOLAND

II

*Le Secrétaire du Ministère des affaires extérieures au Consul général du
Royaume de Danemark*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
DUBLIN

Le 18 novembre 1947

Monsieur le Consul général,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date du 18 novembre, m'informant que le Gouvernement du Danemark estime, que par suite de l'entrée en vigueur de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée par le Gouvernement de l'Irlande et le Gouvernement du Danemark, le texte de l'accord relatif aux transports aériens conclu à titre provisoire entre l'Irlande et le Danemark à Dublin, au mois d'octobre 1946, devrait être modifié pour avoir la teneur suivante:

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement de l'Irlande approuve les dispositions de l'accord énoncées ci-dessus et accepte la proposition d'après laquelle l'accord, dans le texte ci-dessus, entrera définitivement en vigueur entre les deux pays à la date de votre note, c'est-à-dire le 18 novembre 1947.

Veillez agréer, etc.

(*Signé*) F. H. BOLAND

No. 562

**PAKISTAN
and
BURMA**

Exchange of letters constituting an agreement regarding operation of air services by Orient Airways, Ltd., on the route Chittagong-Akyab-Rangoon. 20 September, 17 October and 18 November 1947

English official text communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

**PAKISTAN
et
BIRMANIE**

Echange de lettres constituant un accord relatif à l'exploitation de services aériens par la compagnie Orient Airways, Ltd., sur la route Chittagong-Akyab-Rangoon. 20 septembre, 17 octobre et 18 novembre 1947

Texte officiel anglais communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

No. 562. EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF PAKISTAN AND BURMA REGARDING OPERATION OF AIR SERVICES BY ORIENT AIRWAYS, LTD., ON THE ROUTE CHITTAGONG-AKYAB-RANGOON. 20 SEPTEMBER, 17 OCTOBER AND 18 NOVEMBER 1947

I

Letter No. DS/88/47, dated 20th September, 1947, from the Masarrat Hussain Zuberi, Esquire, O.B.E., I.C.S., Deputy Secretary to Government of Pakistan, to the Chief Secretary to Government of Burma, Rangoon

I am directed to request you for permission of operation of the Chittagong-Akyab-Rangoon route by the Orient Airways, Limited. The Orient Airways, Limited were licensed by the Government of India for the operation of the Calcutta-Akyab-Rangoon route to which operation the Burma Government kindly then agreed. When in August 1947, the Government of India was divided into two sovereign independent Dominions of Pakistan and India, the Orient Airways, Limited became a Pakistan Company having shifted their registered office from Calcutta to Chittagong, a place within Eastern Pakistan territory. The request is necessitated by this technicality and merely means a continuation of the operation by Orient Airways, Limited as hitherto. Formal permission of the Dominion of India has also been requested for continued operation of Calcutta-Chittagong sector of the Calcutta-Chittagong-Akyab-Rangoon route.

2. It is requested that the concurrence of the Burma Government may kindly be intimated to this Government at a very early date.

¹ Came into force on 18 November 1947, by the exchange of the said notes.

TRADUCTION—TRANSLATION

N° 562. ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LES GOUVERNEMENTS DU PAKISTAN ET DE LA BIRMANIE RELATIF A L'EXPLOITATION DE SERVICES AERIENS PAR LA ORIENT AIRWAYS, LTD., SUR LA ROUTE CHITTAGONG-AKYAB-RANGOON. 20 SEPTEMBRE, 17 OCTOBRE ET 18 NOVEMBRE 1947

I

Lettre n° DS/88/47, en date du 20 septembre 1947, adressée par M. Masarrat Hussain Zuberi, O.B.E., I.C.S., Secrétaire adjoint du Gouvernement du Pakistan, au Premier Secrétaire du Gouvernement de la Birmanie, à Rangoon

Je suis chargé de vous demander une permission d'exploiter la route Chittagong—Akyab—Rangoon pour la Orient Airways Limited. La Orient Airways Limited a été autorisée par le Gouvernement de l'Inde à exploiter la route Calcutta—Akyab—Rangoon, ce à quoi le Gouvernement de la Birmanie voulut bien consentir à l'époque. Lorsque, au mois d'août 1947, le Gouvernement de l'Inde a été partagé entre les deux dominions souverains et indépendants du Pakistan et de l'Inde, la Orient Airways Limited est devenue une société pakistanaise dont le siège social était transféré de Calcutta à Chittagong qui est situé sur le territoire du Pakistan oriental. La présente demande est causée par ce fait d'ordre technique et, en fait, il s'agit simplement de la continuation, comme par le passé, de l'exploitation par la Orient Airways Limited. La permission officielle du Dominion de l'Inde a également été demandée pour continuer l'exploitation de la section Calcutta—Chittagong de la route Calcutta—Chittagong—Akyab—Rangoon.

2. Le Gouvernement du Pakistan saurait gré au Gouvernement birman de bien vouloir lui faire part de son accord très prochainement.

¹ Entré en vigueur le 18 novembre 1947, par l'échange desdites notes.

II

Letter No. 352TC47(2287), dated the 17th October, 1947 from U. Soe Tint, I.C.S., Additional Secretary Transport and Communications Department, Rangoon, to the Deputy Secretary to the Government of Pakistan, Ministry of Communications, Karachi

With reference to your letter No. DS/88/47 dated the 20th September, 1947, on the above subject, I am directed to say that the Government of Burma are agreeable to allow the Orient Airways, Ltd. to operate a daily air service between Chittagong-Akyab-Rangoon until such time as a Burmese Company is in a position to operate it. The Government of Burma shall then require reciprocal commercial rights.

2. I am to add that the Government of Burma wish the Orient Airways, Ltd. to land *en route* at Akyab, pending the establishment of air services by a Burmese Company, when the Orient Airways landing at Akyab can be made optional.

3. I am to request the Government of Pakistan kindly to acknowledge their agreement to the proposal made in paragraph 1 above.

III

Letter No. AV-15/7-47, dated the 18th November, 1947, from Ministry of Communications, Government of Pakistan, Karachi, to Additional Secretary to the Government of Burma Transport and Communications Department, Rangoon

Sub.: Permission to the Orient Airways, Ltd., to operate daily air service on the Chittagong-Akyab-Rangoon route.

I am directed to refer to your letter No. 352TC(2287) dated the 17th October, 1947 in which the permission of the Government of Burma to the operation, by the Orient Airways, Ltd., of a daily air service on the Chittagong Akyab-Rangoon route has been communicated. I am to say that the Government of Pakistan also agree to your proposal to permit a Burmese Air Company to operate on the same route on reciprocal basis, when it may be in a position to do so.

2. In order to meet the wishes of the Burma Government the Orient Airways, Ltd. are being asked to make a regular landing at Akyab as desired by you in para 2 of the letter referred to.

II

Lettre n° 352TC47 (2287), en date du 17 octobre 1947, adressée par U Soe Tint, I.C.S., Secrétaire adjoint au Ministère des transports et des communications, à Rangoon, au Secrétaire adjoint du Gouvernement du Pakistan au Ministère des communications, à Karachi

Comme suite à votre lettre n° DS/88/47 en date du 20 septembre 1947 relative à la question mentionnée ci-dessus, je suis chargé de déclarer que le Gouvernement de la Birmanie est disposé à autoriser la Orient Airways Limited à exploiter un service aérien quotidien Chittagong—Akyab—Rangoon jusqu'à ce qu'une compagnie birmane soit en mesure de le faire. Le Gouvernement de la Birmanie demandera alors la réciprocité des droits commerciaux.

2. Je suis chargé d'ajouter que le Gouvernement de la Birmanie souhaiterait que la Orient Airways Limited fit escale en cours de route à Akyab en attendant l'établissement de services aériens par une compagnie birmane, l'escale de la Orient Airways à Akyab pouvant alors devenir facultative.

3. Je suis chargé de prier le Gouvernement du Pakistan de bien vouloir faire part de son accord à la proposition présentée au paragraphe 1 ci-dessus.

III

Lettre n° AV-15/7-47, en date du 18 novembre 1947, adressée par le Ministère des communications du Gouvernement du Pakistan, à Karachi, au Secrétaire adjoint du Gouvernement de la Birmanie au Ministère des transports et des communications, à Rangoon

Objet: Permission pour la Orient Airways Limited d'exploiter un service aérien quotidien sur la route Chittagong—Akyab—Rangoon

Je suis chargé de me référer à votre lettre n° 352TC (2287) en date du 17 octobre 1947 par laquelle le Gouvernement de la Birmanie autorise l'exploitation par la Orient Airways Limited d'un service aérien quotidien sur la route Chittagong—Akyab—Rangoon. Je suis chargé également de déclarer que le Gouvernement du Pakistan accepte votre proposition tendant à autoriser une compagnie aérienne birmane à exploiter la même route sur la base de la réciprocité, lorsqu'une telle compagnie sera en mesure de le faire.

2. Afin de répondre au désir du Gouvernement birman exprimé dans le paragraphe 2 de la lettre susvisée, la Orient Airways Limited est invitée à faire régulièrement escale à Akyab.

No. 563

DENMARK
and
PORTUGAL

Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Lisbon, on 15 December 1947

Danish, Portuguese and English official texts communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

DANEMARK
et
PORTUGAL

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Lisbonne, le 15 décembre 1947

Textes officiels danois, portugais et anglais communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

DANISH TEXT — TEXTE DANOIS

No. 563. LUFTFARTSOVERENSKOMST MELLEM DEN
DANSKE OG DEN PORTUGISISKE REGERING

Den danske og den portugisiske Regering har, i Betragtning af,

at de Muligheder, som den erhvervsmæssige Luftfart frembyder som Befordringsmaade, er blevet betydeligt forøgede,

at det maa anses for ønskeligt paa en betryggende og planmæssig Maade at organisere de regelmæssige internationale Luftruter og i videst Omfang at udvikle det internationale Samarbejde, for saa vidt angaar saadanne Ruter, og

at det er paakrævet at afslutte en Overenskomst med Henblik paa Oprettelse af regelmæssige Luftfartsforbindelser mellem og gennem Danmarks og Portugals Territorier,

i dette Øjemed udpeget behørigt befuldmægtigede Repræsentanter, som er kommet overens om følgende:

Artikel I

Hver af de kontraherende Parter tilstaar den anden kontraherende Part de i Tillægget til nærværende Overenskomst opregnede Rettigheder med Henblik paa Oprettelsen af de deri angivne Luftruter (i det følgende betegnet som de „aftalte Ruter“). De aftalte Ruter kan aabnes straks eller paa et senere Tidspunkt efter bestemmelse af den kontraherende Part, hvem Rettighederne tilstaas.

Artikel II

(1) Driften af hver af de aftalte Ruter kan paabegyndes, saa snart den kontraherende Part, hvem Rettighederne er tilstaaet, har udpeget et eller flere Luftfartselskaber til at drive den eller de angivne Ruter. Den kontraherende Part, som tilstaar Rettighederne, er med Forbehold af Bestemmelserne i nærværende Artikels Stykke (2) og Artikel VI forpligtet til uopholdeligt at give det eller de paagældende Luftfartselskaber den hertil fornødne Tilladelse.

(2) Det kan paalægges de udpegede Luftfartselskaber overfor de kompetente Luftfartsmyndigheder hos den kontraherende Part, der tilstaar Rettighederne, at dokumentere, at de opfylder de Betingelser, der er foreskrevet i de Love og Bestemmelser, som af disse Myndigheder normalt anvendes for kommercielle Luftfartselskabers Drift.

PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS

No. 563. ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE OS GOVERNOS DE PORTUGAL E DA DINAMARCA

Os Governos de Portugal e da Dinamarca considerando:

que as possibilidades da Aviação Comercial, como meio de transporte, aumentaram consideravelmente;

que é conveniente organizar, por forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais regulares e prosseguir, o mais amplamente possível, no desenvolvimento da cooperação internacional relativa àqueles serviços; e

que se torna necessária a conclusão de um Acôrdo destinado a estabelecer comunicações aéreas regulares entre e através os territórios de Portugal e da Dinamarca,

designaram para êsse efeito Representantes, os quais, devidamente autorizados, acordaram nas disposições seguintes:

Artigo I

As Partes Contratantes reconhecem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo a êste Acôrdo para o estabelecimento dos serviços aéreos no mesmo descritos (de oravante referidos como “serviços convencionados”). Os serviços convencionados podem ser inaugurados imediatamente ou em data ulterior, à escolha da Parte Contratante à qual aqueles direitos são concedidos.

Artigo II

(1) Qualquer dos serviços convencionados poderá ser iniciado logo que a Parte Contratante que tiver êsse direito designe uma ou mais empresas aéreas para a exploração da rota ou rotas especificadas. A Parte Contratante que concede a autorização deve, sujeita às disposições do parágrafo (2) dêste artigo e do artigo VI, conceder sem demora a conveniente licença de exploração para a empresa ou empresas referidas.

(2) As empresas aéreas designadas podem ser obrigadas a apresentar às autoridades aeronáuticas competentes da Parte Contratante que concede a autorização, provas de que se encontram em condições de cumprir as exigências prescritas nas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades à exploração de linhas aéreas comerciais.

Artikel III

(1) De Afgifter for Benyttelsen af Lufthavne og andre Hjælpemidler, som den ene af de kontraherende Parter maatte paalægge eller tillade, at der paalægges de af den anden kontraherende Part udpegede Luftfartselskaber, maa ikke være højere end de, der betales for Benyttelsen af saadanne Lufthavne og Hjælpemidler af dens egne i tilsvarende international Trafik anvendte Luftfartøjer.

(2) Brændstof, Smøreolie og Reservedele, som er indført til eller taget ombord i Luftfartøjer paa den ene kontraherende Parts Territorium af de af den anden kontraherende Part udpegede Luftfartselskaber eller paa disses Vegne for udelukkende at benyttes af saadanne udpegede Luftfartselskabers Luftfartøjer, skal med Hensyn til Toldafgifter, Undersøgeltesafgifter eller lignende Afgifter, som paalægges af den førstnævnte kontraherende Part, indrømmes en Behandling, der ikke er mindre gunstig end den, som tilstaas dens egne Luftfartselskaber, der driver international Trafik, eller en mestbegünstiget Stats Luftfartselskaber.

(3) Luftfartøjer, som af den ene kontraherende Parts udpegede Luftfartselskaber anvendes paa de aftalte Ruter, samt Forsyninger af Brændstof, Smøreolie, Reservedele, almindeligt Udstyr og Forraad, som forefindes ombord i saadanne Luftfartøjer, er paa den anden kontraherende Parts Territorium fritaget for Toldafgifter, Undersøgeltesafgifter eller lignende Afgifter eller Gebyrer, selv om saadanne Forsyninger benyttes af saadanne Luftfartøjer under Flyvning indenfor dette Territorium.

Artikel IV

Luftdygtighedsbeviser, Duelighedsbeviser og Certifikater, der er udstedt eller gjort gyldige af den ene kontraherende Part, og som fremdeles er i Kraft, skal anerkendes som gyldige af den anden kontraherende Part, for saa vidt angaar Driften af de aftalte Ruter. Hver af de kontraherende Parter forbeholder sig dog Ret til, for saa vidt angaar Flyvning over dens eget Territorium, at nægte at anerkende Gyldigheden af Duelighedsbeviser og Certifikater, som er udstedt til dens egne Statsborgere af den anden kontraherende Part eller af nogen anden Stat.

Artikel V

(1) Den ene kontraherende Parts Love og Bestemmelser vedrørende Ankomst til, Afgang fra eller Flyvning over dens Territorium for Luftfartøjer i international Trafik finder Anvendelse paa Luftfartøjer, tilhørende de af den anden kontraherende Part udpegede Luftfartselskaber.

(2) Den ene kontraherende Parts Love og Bestemmelser vedrørende Ankomst til eller Afgang fra dens Territorium for Passagerer, Besætning eller Ladning ombord i Luftfartøjer (saasom Bestemmelser angaaende Indrejse,

Artigo III

(1) Os encargos que qualquer das Partes Contratantes possa impor, ou permitir que sejam impostos, pela utilização dos aeroportos e outras facilidades, às empresas aéreas da outra Parte Contratante não serão superiores aos pagos pela utilização dos mesmos aeroportos e facilidades pelas próprias aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais similares.

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

(3) As aeronaves utilizadas pelas empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes nos serviços convencionados, assim como os combustíveis, os óleos lubrificantes, as peças sobresselentes, o equipamento normal e as provisões de bordo trazidas a bordo das mesmas aeronaves, serão, no território da outra Parte Contratante, isentos de direitos aduaneiros e despesas de inspecção ou outros direitos ou encargos similares, mesmo que tais provisões sejam usadas por tais aeronaves em vôos sôbre aquele território.

Artigo IV

Os certificados de navegabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor, serão reconhecidos pela outra na exploração dos serviços convencionados. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se, porém, o direito de não reconhecer par o sobrevôo do seu próprio território os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas aos seus nacionais pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

Artigo V

(1) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, saída ou vôos sôbre o seu território, de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

(2) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga de aviões (como sejam regulamentos concernentes à entrada, despacho, imigração, passaportes,

Klarering, Indvandring, Pas, Told og Karantæne) finder Anvendelse paa Passagererne, Besætningen eller Ladningen i Luftfartøjer, tilhørende de af den anden kontraherende Part udpegede Luftfartselskaber, under Ophold paa den førstnævnte kontraherende Parts Territorium.

Artikel VI

Hver af de kontraherende Parter forbeholder sig Ret til at nægte at give eller tilbagekalde de i Tillægget til nærværende Overenskomst angivne Rettigheder i ethvert Tilfælde, hvor det ikke findes godtgjort, at en væsentlig Del af Ejendomsretten til og effektiv Kontrol med et af den anden kontraherende Part udpeget Luftfartselskab beror hos en af de kontraherende Parters Statsborgere, eller hvor et udpeget Luftfartselskab undlader at efterkomme de i Artikel V nævnte Love og Bestemmelser eller iøvrigt undlader at opfylde de Vilkaar, ifølge hvilke Rettighederne er givet i Overensstemmelse med nærværende Overenskomst.

Artikel VII

Nærværende Overenskomst skal registreres hos den i Henhold til den i Chicago den 7. December 1944 undertegnede Konvention om international civil Luftfart oprettede Organisation for international civil Luftfart.

Artikel VIII

Saaframt en af de kontraherende Parter anser det for ønskeligt at ændre en eller flere Bestemmelser i Tillægget til nærværende Overenskomst, kan en saadan Ændring foretages ved direkte Aftale mellem de to kontraherende Parters kompetente Luftfartsmyndigheder.

Artikel IX

Enhver Tvist mellem de kontraherende Parter angaaende Fortolkningen eller Anvendelsen af nærværende Overenskomst eller dens Tillæg skal henvises til Afgørelse ved Raadet i den i Henhold til den i Chicago den 7. December 1944 undertegnede Konvention om international civil Luftfart oprettede Organisation for international civil Luftfart (Konventionens Kapitel 18, Afdeling IV), medmindre de kontraherende Parter bliver enige om at henvise Tvisten til Afgørelse ved en Voldgiftsdomstol, som nedsættes ved Aftale mellem de kontraherende Parter, eller en anden Person eller Organisation. De kontraherende Parter forpligter sig til at efterkomme den afsagte Kendelse.

Artikel X

Saaframt en almindelig multilateral Luftfartskonvention, som tiltrædes af begge kontraherende Parter, træder i Kraft, skal nærværende Overenskomst ændres, saaledes at den bringes i Overensstemmelse med den nævnte Konventions Bestemmelser.

alfândega e quarentena) serão aplicáveis aos passageiros, tripulação ou carga das aeronaves das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante enquanto no território da primeira Parte Contratante.

Artigo VI

Cada Parte Contratante reserva-se o direito de negar ou revogar os direitos especificados no Anexo a êste Acôrdo sempre que se verifique que a propriedade principal e a fiscalização efectiva da empresa aérea designada pela outra Parte Contratante não pertencem a nacionais de qualquer das Partes Contratantes, ou no caso de falta de cumprimento, pela empresa aérea designada, das leis e regulamentos referidos no artigo V, ou ainda quando não sejam observadas as condições sob as quais os direitos são concedidos em conformidade com êste Acôrdo.

Artigo VII

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

Artigo VIII

Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição ou disposições do Anexo a êste Acôrdo, tal modificação pode ser feita por acôrdo directo entre as autoridades aeronáuticas competentes das Partes Contratantes.

Artigo IX

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes relativa à interpretação ou aplicação dêste Acôrdo ou do seu Anexo será submetida para decisão ao Conselho da Organização Internacional de Aviação Civil (em conformidade com as disposições do Capítulo 18.º, Parte IV, da Convenção Internacional de Aviação Civil, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944), a não ser que as Partes Contratantes acordem em submeter a questão a um Tribunal Arbitral designado por mútuo acôrdo, ou a qualquer outra pessoa ou entidade. As Partes Contratantes obrigam-se a cumprir a decisão proferida.

Artigo X

Se uma Convenção aérea geral, multilateral, ratificada por ambas as Partes Contratantes, entrar em vigor, o presente Acôrdo deverá ser modificado de modo que as suas disposições se conciliem com as da referida Convenção.

Artikel XI

Hver af de kontraherende Parter kan til enhver Tid overfor den anden kontraherende Part tilkendegive Ønsket om at bringe nærværende Overenskomst til Ophør. Opsigelsen skal samtidig meddeles Organisationen for international civil Luftfart. Hvis en saadan Opsigelse er foretaget, bringes nærværende Overenskomst til Ophør paa den i Opsigelsen angivne Dato, dog ikke tidligere end tolv Maaneder efter Datoen for den anden kontraherende Parts Modtagelse af Opsigelsen, medmindre denne efter Aftale tilbagekaldes inden nævnte Fristes Udløb. Saafremt den anden kontraherende Part undlader at anerkende Modtagelsen af Opsigelsen, anses denne som modtaget fjorten Dage efter, at Organisationen for international civil Luftfart har modtaget den.

Artikel XII

Nærværende Overenskomst træder i Kraft paa Datoen for dens Under-tegnelse.

UDFÆRDIGET i Lissabon i to Eksemplarer den 15. December 1947 paa Dansk, Portugisisk og Engelsk, idet alle tre Tekster har samme Gyldighed.

For Danmarks Regering:

(*sign.*) F. BOECK

For Portugals Regering:

(*sign.*) J. CAEIRO DA MATTA

T I L L Æ G

1. De(t) Luftfartselskab(er), som beflyver de i dette Tillægs Liste I angivne Ruter, udpeges af den portugisiske Regering.

2. De(t) Luftfartselskab(er), som beflyver de i dette Tillægs Liste II angivne Ruter, udpeges af den danske Regering.

3. *a.* Med Henblik paa Beflyvningen af de i Liste I angivne Ruter tilstaaes der paa dansk Territorium de(t) i Henhold til ovenstaaende Afsnit I udpegede portugisiske Luftfartselskab(er) Ret til Overflyvning og tekniske Mellemlandinger samt Ret til i international Trafik at optage og afsætte Passagerer, Ladning og Post, som nedenfor bestemt, og til paa nævnte Ruter at benytte de for international Trafik bestemte Lufthavne og dertil hørende Hjælpemidler.

b. Med Henblik paa Beflyvningen af en eller flere Ruter mellem Portugal og Nordamerika tilstaaes der ligeledes de(t) udpegede portugisiske Luftfartselskab(er) Ret til Overflyvning af og tekniske Mellemlandinger paa grønlandsk Territorium.

Artigo XI

Qualquer das Partes Contratantes pode a todo tempo notificar a outra do seu desejo de rescindir êste Acôrdo. A notificação será simultâneamente comunicada à Organização Internacional de Aviação Civil. Feita a notificação, êste Acôrdo deixará de vigorar na data que naquela for indicada, a qual todavia terá de deixar decorrer um prazo não inferior a doze meses após a recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se for retirada por acôrdo antes de expirar aquele prazo. Se não for acusada a recepção da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á recebida catorze dias depois de o ter sido pela Organização Internacional de Aviação Civil.

Artigo XII

Êste Acôrdo entrará em vigor no dia da assinatura.

FEITO em Lisboa, em duplicado, aos quinze dias de Dezembro de mil novecentos e quarenta e sete, em português, dinamarquês e inglês, tendo cada texto igual valor.

Pelo Govêrno Português:

a) JOSÉ CAEIRO DA MATTA

Pelo Govêrno Dinamarquês:

a) F. BOECK

ANEXO

1. A empresa ou empresas de transporte para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro I dêste Anexo serão designadas pelo Govêrno Português.

2. A empresa ou empresas de transporte para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro II dêste Anexo serão designadas pelo Govêrno Dinamarquês.

3. a) 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 dinamarquês, de direitos de trânsito e de aterragem para fins não comerciais, assim como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — nas condições dêste Anexo, e ainda o de utilizar, nas referidas rotas, os aeródromos e facilidades complementares affectos ao tráfego internacional.

b) Para o fim de explorar uma rota ou rotas entre Portugal e a América do Norte serão também concedidos direitos de trânsito e aterragem para fins não comerciais em território da Groenlândia, à empresa ou empresas portuguesas designadas.

4. Med Hensyn til Beflyvningen af de i Liste II angivne Ruter tilstaaes der paa portugisisk Territorium de(t) i Hensyn til ovennævnte Afsnit 2 udpegede danske Luftfartselskab(er) Ret til Overflyvning og tekniske Mellemlandinge samt Ret til i international Trafik at optage og afsætte Passagerer, Ladning og Post, som nedenfor bestemt, og til paa nævnte Ruter at benytte de for international Trafik bestemte Lufthavne og dertil hørende Hjælpemidler.

5. De Muligheder for Luftbefordring, som stilles til Raadighed for det rejsende Publikum, skal staa i nøje Forhold til dettes Behov for saadan Befordring.

6. Hvert af de kontraherende Parter Luftfartselskaber skal have rimelig og lige Adgang til at drive Luftfart paa enhver af de af dette Tillæg omfattede Ruter mellem deres respektive Territorier.

7. Ved Driften af de i dette Tillæg angivne Hovedruter skal den ene kontraherende Part Luftfartselskaber tage Hensyn til den anden kontraherende Part Luftfartselskabers Interesser, saaledes at den Trafik, som sidstnævnte driver paa samme Ruter eller Dele deraf, ikke paavirkes paa utilbørlig Maade.

8. De kontraherende Parter er indforstået med, at det ved Driften af en af nærværende Overenskomst og dens Tillæg omfattet Rute skal være et udpeget Luftfartselskabs Hovedformaal at yde en Kapacitet svarende til Trafikbehovet mellem det Land, hvor dette Luftfartselskab er hjemmehørende, og det Land, som er Trafikkens endelige Bestemmelsessted. Retten til paa saadanne Ruter i international Trafik at optage og afsætte Passagerer, Ladning og Post, bestemt for og kommende fra Tredie-Land, paa en eller flere Pladser paa de i dette Tillæg angivne Ruter, skal udøves i Overensstemmelse med de almindelige Principper for en planmæssig Udvikling af Luftfarten, som anerkendes af de kontraherende Parter, og skal være undergivet det almindelige Princip, at Kapaciteten skal fastsættes i Forhold til:

- a) Trafikbehovet mellem Hjemlandet og Bestemmelseslandene,
- b) Behovet for Drift af gennemgaaende Luftruter, og
- c) Trafikbehovet i det Omraade, Luftruten passerer, under Hensyntagen til lokale og regionale Ruter.

9. Hvad angaar Anvendelsen af Bestemmelserne i ovenstaaende Afsnit, anerkender den danske Regering, at Luftruterne mellem Portugal og Brasilien er af en ganske særlig Natur, og at de skal anses for at have samme Karakter som de i Slutningen af Stykke c) i nævnte Afsnit nævnte Ruter.

10. Taksterne skal i Overensstemmelse med nedenstaaende Afsnit fastsættes paa et rimeligt Niveau, idet der tages tilbørligt Hensyn til alle Faktorer af Betydning, saasom Driftsomkostninger, rimelig Fortjeneste, de af andre Luftfartselskaber anvendte Takster og de enkelte Ruters særlige Karakter.

11. De Takster, som vil blive anvendt paa de Ruter eller Dele af en Rute, der beflyves af de kontraherende Parter Luftfartselskaber, skal i første Række aftales

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

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

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 por êste Anexo.

7. Na exploração, pelas empresas de transporte aéreo de qualquer das Partes Contratantes, dos grandes serviços internacionais (*trunk services*) descritos neste Anexo, serão tomados em consideração os interesses das empresas da outra Parte Contratante, de modo a não serem indevidamente affectados os serviços que estas exploram em toda ou em parte da extensão das rotas.

8. Fica entendido pelas Partes Contratantes que os serviços explorados por uma empresa designada nos termos do Acôrdo e dêste 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 do 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 e correio — destinado ou proveniente de terceiros países será usado em conformidade com os princípios gerais de 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 de 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, tidos em conta os serviços aéreos locais e regionais.

9. No que se refere à aplicação do número antecedente, o Govêrno Dinamarquês reconhece a natureza muito especial dos serviços aéreos entre Portugal e Brasil, os quais serão considerados como tendo o mesmo carácter que os serviços mencionados na última categoria da alínea c) do número 8.

10. 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 e as características de cada serviço.

11. As tarifas a aplicar nas rotas ou em parte das rotas exploradas por empresas de ambas as Partes Contratantes serão acordadas primeiro entre as

indbyrdes mellem disse Luftfartselskaber. Alle saaledes aftalte Takster skal forelægges de respektive kontraherende Parters Luftfartsmyndigheder til Godkendelse. Ved Fastsættelsen af disse Takster skal der tages Hensyn til den internationale Lufttransportsammenslutning (IATA)'s Henstillinger. I Tilfælde af Uoverensstemmelse mellem Luftfartselskaberne skal de kontraherende Parter søge at opnaa Enighed. Saafremt det ikke lykkes at opnaa Enighed, skal den i Overenskomstens Artikel IX foreskrevne Fremgangsmaade finde Anvendelse.

(*sign.*) F. BOECK

(*sign.*) J. CAEIRO DA MATTA

LISTE I

PORTUGISISKE RUTER, SOM HAR ENDEPUNKT PAA, ELLER SOM PASSERER DANSK TERRITORIUM

1. Lissabon — København, via Bordeaux — Paris — Bryssel — Amsterdam, eller Madrid — Barcelona — Marseille — Genève eller Zürich — Punkter i Tyskland og Punkter derudover, vice versa.
2. Lissabon — London — København, med eller uden Landing i Amsterdam, og Punkter derudover, vice versa.
3. Lissabon — Shannon eller Prestwick — Reykjavik eller et Punkt i Sydgrønland (for senere Udvælgelse) — Gander — New York, vice versa.

Ovennævnte Ruter kan ændres efter Aftale mellem begge kontraherende Parters kompetente Luftfartsmyndigheder.

(*sign.*) F. BOECK

(*sign.*) J. CAEIRO DA MATTA

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 (I. A. T. A.). Na falta de acôrdo entre as empresas, procurarão chegar a acôrdo as Partes Contratantes. Se não o conseguirem, proceder-se-á nos termos do Artigo IX do Acôrdo.

a) JOSÉ CAEIRO DA MATTA
a) F. BOECK

QUADRO I

ROTAS PORTUGUESAS QUE TERMINAM EM TERRITÓRIO DINAMARQUÊS OU QUE O ATRAVESSAM

1. Lisboa - Copenhague, via Bordeus - Paris - Bruxelas - Amsterdam, ou Madrid - Barcelona - Marselha - Genebra ou Zurich — pontos na Alemanha — e pontos para além, nos dois sentidos.
2. Lisboa - Londres - Copenhague, com ou sem escala em Amsterdam e pontos para além, nos dois sentidos.
3. Lisboa-Shannon ou Prestwick - Reykjavik ou um ponto no sul da Groenlândia (a designar) - Gander - Nova York, nos dois sentidos.

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

a) JOSÉ CAEIRO DA MATTA
a) F. BOECK

LISTE II

DANSKE RUTER, SOM PASSERER ELLER SOM HAR ENDEPUNKT PAA
PORTUGISISK TERRITORIUM

1. København — Paris — Bordeaux — Lissabon, vice versa;
○
2. København — Punkter i Tyskland — Zürich og/eller Genève — Marseille eller Barcelona og/eller Madrid — Lissabon, vice versa;
3. Sverige og/eller Norge og/eller Danmark via mellemliggende Punkter i Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland og/eller Frankrig til Azorerne og videre til Punkter i Nordamerika, og vice versa;
4. Sverige og/eller Norge og/eller Danmark via mellemliggende Punkter i Vest-europa — Lissabon — Casablanca, om ønskes til Dakar og/eller Sal — Natal eller Recife til Rio de Janeiro og til Punkter derudover i begge Retninger;
5. Sverige og/eller Norge og/eller Danmark til Sydafrika via portugisisk Omraade vice versa, Ansøgning herom skal indgives senere og Betingelserne fastsættes samtidig af de to kontraherende Parter.

Ovennævnte Ruter kan ændres efter Aftale mellem begge kontraherende Parters kompetente Luftfartsmyndigheder.

(*sign.*) F. BOECK

(*sign.*) J. CAEIRO DA MATTA

QUADRO II

ROTAS DINAMARQUESAS QUE TERMINAM EM TERRITÓRIO PORTUGUÊS OU QUE
O ATRAVESSAM

1. Copenhague - Paris - Bordeus - Lisboa, em ambos os sentidos;
2. Copenhague — pontos na Alemanha — Zurich e/ou Genebra - Marselha ou Barcelona e/ou Madrid-Lisboa, em ambos os sentidos;
3. Suécia e/ou Noruega e/ou Dinamarca via pontos intermediários no Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte e/ou França para os Açores e além para pontos na América do Norte, em ambos os sentidos;
4. Suécia e/ou Noruega e/ou Dinamarca via pontos intermediários na Europa Ocidental - Lisboa - Casablanca, se assim for desejado, Dakar e/ou Sal - Natal ou Recife — para o Rio de Janeiro e para pontos além, em ambos os sentidos;
5. Suécia e/ou Noruega e/ou Dinamarca para a África do Sul via territórios portugueses, em ambos os sentidos, devendo o pedido para o estabelecimento desta rota ser feito ulteriormente e assentes ao mesmo tempo as condições do seu funcionamento por ambas as Partes Contratantes.

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

a) José CAEIRO DA MATTA
a) F. BOECK

No. 563. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF PORTUGAL AND DENMARK. SIGNED AT LISBON, ON 15 DECEMBER 1947

The Governments of Portugal and Denmark considering:

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

that it seems desirable to organize, in a safe and orderly manner, the regular international air services and to develop as much as possible the international cooperation in respect of such services; and

that it is necessary to conclude an Agreement for the purpose of establishing regular air communications between and through the territories of Portugal and of Denmark,

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

Article I

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

Article II

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

¹ Came into force on 15 December 1947, as from the date of signature, in accordance with article XII.

TRADUCTION—TRANSLATION

N° 563. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU PORTUGAL ET LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK RELATIF AUX TRANSPORTS AERIENS. SIGNE A LISBONNE, LE 15 DECEMBRE 1947

Le Gouvernement du Portugal et le Gouvernement du Danemark, considérant:

que les possibilités de l'aviation commerciale comme moyen de transport se sont considérablement accrues;

qu'il paraît souhaitable d'organiser d'une manière sûre et méthodique les services aériens internationaux réguliers et de développer dans toute la mesure possible la collaboration internationale dans ce domaine; et

qu'il est nécessaire de conclure un accord en vue d'établir des communications aériennes régulières entre les territoires du Portugal et du Danemark et à travers ces territoires,

ont désigné, à cette fin, des représentants, lesquels, dûment autorisés à cet effet, sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe du présent accord en vue de l'établissement des services aériens définis dans ladite annexe (ci-après dénommés "les services convenus"). Les services convenus pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle des droits auront été accordés.

Article II

1) Chacun des services convenus pourra commencer à fonctionner dès que la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour 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 de transports aériens intéressés.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 15 décembre 1947, conformément aux dispositions de l'article XII.

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

Article III

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

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

(3) Aircraft of the designated airlines of one contracting party operating on the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt in the territory of the other contracting party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, 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 agreed services. Each contracting party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other contracting party or any other State.

2) Les entreprises de transports aériens désignées pourront être tenues de prouver aux autorités aéronautiques compétentes de la Partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités aux opérations des entreprises commerciales de transports aériens.

Article III

1) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer ou permettre d'imposer aux entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités, ne devront pas être plus élevées que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ces aéronefs nationaux employés par des services internationaux similaires.

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

3) Les aéronefs des entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes assurant les services convenus, et les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord demeurant à bord desdits aéronefs, seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués 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 d'exploitation des services convenus. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, la validité des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par un autre Etat.

Article V

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

(2) The laws and regulations of one contracting party relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of designated 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 the rights specified in the Annex to this Agreement in any case in which it is not satisfied that principal ownership and effective control of a designated airline of the other contracting party are vested in nationals of either contracting party, or in case of failure by a designated airline to comply with its laws 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 Council of the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention for International Aviation signed at Chicago on the 7th December 1944.¹

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.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402, and Volume 33, page 352.

Article V

1) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou le survol de son territoire par lesdits aéronefs s'appliqueront aux aéronefs des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante.

2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises par aéronefs (tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane, et de quarantaine) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises des aéronefs des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante pendant leur séjour à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article VI

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer les droits énoncés dans l'annexe au présent accord dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude que la part la plus importante de la propriété et le contrôle effectif d'une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante se trouvent entre les mains de ressortissants de l'une des Parties contractantes, ou lorsqu'une entreprise de transports aériens désignée ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article V, ou ne remplira pas de toute autre manière les conditions auxquelles les droits ont été accordés conformément aux dispositions du présent accord.

Article VII

Le présent accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944¹.

Article VIII

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

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402, et volume 33, page 352.

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 Organisation (in accordance with the provisions of Chapter 18, Part IV of the Convention for International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December 1944) unless the contracting parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the contracting parties, or to some other person or body. The contracting parties undertake to comply with the decision given.

Article X

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

Article XI

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate on the date specified in the notice which shall not be less than twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other contracting party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article XII

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

DONE at Lisbon, in duplicate, this 15th day of December, 1947, in the Portuguese, Danish and English languages, all three texts being equally authentic.

For the Government of Denmark:
(Signed) F. BOECK

For the Government of Portugal:
(Signed) JOSÉ CAEIRO DA MATTA

Article IX

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou de son annexe sera soumis à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (conformément aux dispositions du Chapitre 18 de la quatrième partie de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944), à moins que les Parties contractantes ne conviennent de régler leur différend en le soumettant à un tribunal arbitral désigné par voie d'accord entre elles, ou à une autre personne ou à un autre organisme. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article X

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général qui est acceptée par les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article XI

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment donner notification à l'autre Partie contractante de son intention de mettre fin au présent accord. Ladite notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent accord prendra fin à la date indiquée dans la notification, soit douze mois au moins 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 tenue pour reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XII

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

FAIT en double exemplaire, à Lisbonne, le 15 décembre 1947, dans les langues portugaise, danoise et anglaise, les trois textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Portugal:

(Signé) JOSÉ CAEIRO DA MATTA

Pour le Gouvernement du Danemark:

(Signé) F. BOECK

ANNEX

1. The airline(s) operating the air services on the routes specified in Schedule I to this Annex shall be designated by the Portuguese Government.

2. The airline(s) operating the air services on the routes specified in Schedule II to this Annex shall be designated by the Danish Government.

3. a) For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule I, the designated Portuguese airline(s) referred to in Paragraph I above shall be accorded in Danish territory rights of transit and of non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge in international traffic passengers, cargo and mail as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

b) For the purpose of operating a route or routes between Portugal and North America, rights of transit and non-traffic stops shall also be accorded to the designated Portuguese airline(s) in Greenland territory.

4. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule II, the designated Danish airline(s) referred to in Paragraph 2 above shall be accorded in Portuguese territory rights of transit and of non-traffic stops as well as the rights to pick up and discharge in international traffic passengers, cargo and mail as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

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

6. There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each contracting party to operate on any route between their respective territories covered by this Annex.

7. In the operation by the airlines of either contracting party of the trunk services described in this Annex, the interests of the airlines of the other contracting party shall be taken into consideration, so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

8. It is understood by the contracting parties that 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. The right to embark or disembark on such services in international traffic passengers, cargo and mail destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Annex shall be applied in accordance

ANNEXE

1. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens chargées de l'exploitation des services aériens sur les routes indiqués au tableau I de la présente annexe seront désignées par le Gouvernement portugais.

2. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens chargées de l'exploitation des services aériens sur les routes indiquées au tableau II de la présente annexe seront désignées par le Gouvernement danois.

3. a) Aux fins d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées au tableau I, l'entreprise ou les entreprises de transports aériens portugaises désignées, visées au paragraphe 1 ci-dessus, bénéficieront, sur le territoire danois, 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 stipulées ci-après, ainsi que du droit d'utiliser sur lesdites routes les aérodromes et les facilités auxiliaires destinés au trafic international.

b) Aux fins d'exploiter une ou plusieurs routes entre le Portugal et l'Amérique du Nord, le droit de transit et le droit d'escale non commerciale seront également accordés, sur le territoire du Groënland, à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens portugaises désignées.

4. Aux fins d'exploiter les services aériens sur les routes indiquées au tableau II, l'entreprise ou les entreprises de transports aériens danoises désignées, visées 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 stipulées ci-après, ainsi que du droit d'utiliser sur lesdites routes les aérodromes et les facilités auxiliaires destinés au trafic international.

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

6. Les entreprises de transports aériens de chaque Partie contractante auront la possibilité d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les routes reliant leurs territoires respectifs qui sont définies dans la présente Annexe.

7. Dans l'exploitation, par les entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes, des grandes routes indiquées dans la présente annexe, les intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante seront pris en considération afin que les services assurés par ces dernières sur l'ensemble ou une partie des mêmes routes ne soient pas indûment affectés.

8. Il est entendu que les services assurés en vertu du présent accord et de son annexe par une entreprise de transports aériens désignée auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondante à la demande de trafic entre le pays dont ladite entreprise est ressortissante et le pays de dernière destination du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur ces services, en trafic international, en un ou plusieurs points des routes indiquées dans la présente Annexe, des passagers, des marchandises et du courrier à destination et en provenance de pays

with the general principles of orderly development to which the 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 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.

9. As regards the application of the foregoing paragraph, the Danish Government recognizes the very special nature of the air services between Portugal and Brazil, which shall be considered as having the same character as the services mentioned at the end of letter *c*) of the said paragraph.

10. The determination of rates in accordance with the following paragraph shall be made at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other airlines as well as the characteristics of each service.

11. Tariffs to be charged on routes or parts of a route operated by the airlines of the contracting parties shall be agreed in the first instance between these airlines. Any tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the respective contracting parties. In fixing these tariffs account shall be taken of the recommendations of the International Air Transport Association. In the event of disagreement between the airlines, the contracting parties shall endeavour to reach agreement. In case such an agreement cannot be reached the procedure of Article IX of the Agreement shall apply.

(Signed) F. BOECK

(Signed) JOSÉ CAEIRO DA MATTA

tiers, 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 où le service a son point de départ et les pays de destination;
- b) Les exigences de l'exploitation des entreprises de transports aériens assurant des services directs; et
- c) Les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise de transports aériens, compte tenu des services locaux et régionaux.

9. En ce qui concerne l'application du paragraphe précédent, le Gouvernement danois reconnaît la nature très particulière des services aériens entre le Portugal et le Brésil, qui seront considérés comme ayant le même caractère que les services mentionnés à la fin de l'alinéa *c* dudit paragraphe.

10. Les tarifs arrêtés conformément aux dispositions du paragraphe ci-après seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, et les tarifs appliqués par toutes autres entreprises de transports aériens, ainsi que les caractéristiques de chaque service.

11. Les tarifs applicables sur les routes ou parties d'une route exploitées par les entreprises de transports aériens des Parties contractantes seront fixés, en premier lieu, par voie d'accord entre ces entreprises. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie contractante. 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 de transports aériens, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir à une entente. Si elles n'y parviennent pas, il y aura lieu d'appliquer la procédure prévue à l'article IX de l'accord.

(*Signé*) JOSÉ CAEIRO DA MATTA

(*Signé*) F. BOECK

SCHEDULE I

PORTUGUESE ROUTES TERMINATING IN OR TRAVERSING DANISH TERRITORY

1. Lisbon—Copenhagen, via Bordeaux—Paris—Brussels—Amsterdam, or Madrid—Barcelona—Marseilles—Geneva or Zurich, points in Germany and points beyond in both directions.
2. Lisbon—London—Copenhagen, with or without landing at Amsterdam, and points beyond, in both directions.
3. Lisbon—Shannon or Prestwick—Reykjavik or a point in South Greenland (for later designation)—Gander—New York, in both directions.

The above mentioned routes may be altered after agreement between the competent aeronautical authorities of both contracting parties.

(Signed) F. BOECK

(Signed) José CAEIRO DA MATTA

SCHEDULE II

DANISH ROUTES TERMINATING IN OR TRAVERSING PORTUGUESE TERRITORY

1. Copenhagen—Paris—Bordeaux—Lisbon, in both directions;
2. Copenhagen—points in Germany—Zurich and/or Geneva—Marseilles or Barcelona and/or Madrid—Lisbon, in both directions;
3. Sweden and/or Norway and/or Denmark via intermediate points in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and/or France to the Azores and further to points in North America, in both directions;
4. Sweden and/or Norway and/or Denmark via intermediate points in Western Europe—Lisbon—Casablanca, if desired—Dakar and/or Sal—Natal or Recife—to Rio de Janeiro and to points beyond, in both directions;
5. Sweden and/or Norway and/or Denmark to South Africa via Portuguese territory in both directions, the application to be submitted later on and the conditions to be fixed at the same time by both contracting parties.

The above mentioned routes may be altered after agreement between the competent aeronautical authorities of both contracting parties.

(Signed) F. BOECK

(Signed) José CAEIRO DA MATTA

TABLEAU I

ROUTES PORTUGAISES À DESTINATION DU TERRITOIRE DANOIS OU À TRAVERS CE TERRITOIRE

1. Lisbonne — Copenhague, via Bordeaux — Paris — Bruxelles — Amsterdam, ou Madrid — Barcelone — Marseille — Genève ou Zurich, points en Allemagne et au-delà, dans les deux sens.
2. Lisbonne — Londres — Copenhague, avec ou sans escale à Amsterdam, et au-delà, dans les deux sens.
3. Lisbonne — Shannon ou Prestwick — Reykjavic ou un point dans le Groënland méridional (à désigner ultérieurement) — Gander — New-York, dans les deux sens.

Les routes susmentionnées pourront être modifiées après accord entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes.

(Signé) JOSÉ CAEIRO DA MATTA
(Signé) F. BOECK

TABLEAU II

ROUTES DANOISES À DESTINATION DU TERRITOIRE PORTUGAIS OU À TRAVERS CE TERRITOIRE

1. Copenhague — Paris — Bordeaux — Lisbonne, dans les deux sens.
2. Copenhague — points en Allemagne — Zurich et/ou Genève — Marseille ou Barcelone et/ou Madrid — Lisbonne, dans les deux sens.
3. Suède et/ou Norvège et/ou Danemark, via des points intermédiaires dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et/ou France jusqu'aux Açores et au-delà à destination de points situés en Amérique du Nord, dans les deux sens.
4. Suède et/ou Norvège et/ou Danemark via des points intermédiaires en Europe occidentale — Lisbonne — Casablanca, si le désir en est exprimé — Dakar et/ou Sal — Natal ou Récife — à destination de Rio-de-Janeiro et au-delà, dans les deux sens.
5. Suède et/ou Norvège et/ou Danemark à destination de l'Afrique du Sud, via le territoire portugais, dans les deux sens, la demande devant être présentée ultérieurement et les conditions fixées simultanément par les deux Parties contractantes.

Les routes susmentionnées pourront être modifiées après accord entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes.

(Signé) JOSÉ CAEIRO DA MATTA
(Signé) F. BOECK

EXCHANGE OF NOTES — ECHANGE DE NOTES

I

PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS
 MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANJEIROS

Lisboa, 15 de Dezembro de 1947

Senhor Ministro,

De harmonia com as conversações que conduziram à conclusão nesta data de um Acôrdo sôbre Transportes Aéreos entre os Governos da Dinamarca e de Portugal, tenho a honra de confirmar a Vossa Excelência ter ficado entendido:

1. Que as aeronaves das empresas aéreas designadas pelo Govêrno da Dinamarca, de harmonia com o número 2 do Anexo do acima mencionado Acôrdo, que sobrevoem o território continental português nas rotas mencionadas no Quadro II do Anexo, aterrarão em Lisboa, salvo derrogação a êste princípio obtida prèviamente do Govêrno Português, em casos especiais;

2. Que a disposição do número 4 do Anexo, relativa ao direito da empresa ou empresas aéreas designadas pelo Govêrno da Dinamarca de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio, não se aplicará ao tráfego em quaisquer pontos entre Portugal e Espanha.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência, Senhor Ministro, os protestos da minha alta consideração.

a) JOSÉ CAEIRO DA MATTA

A Sua Excelência
 O Senhor Frantz Christoffer Bianco Boeck
 Ministro da Dinamarca

TRANSLATION
 MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Lisbon, 15 December 1947
 Excellency:

[See note II]

(Signed) J. CAEIRO DA MATTA

His Excellency
 Frantz Christoffer Bianco Boeck

Minister of Denmark

TRADUCTION
 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Lisbonne, le 15 décembre 1947
 Monsieur le Ministre,

[Voir note II]

(Signé) J. CAEIRO DA MATTA

Son Excellence
 Monsieur Frantz Christoffer Bianco
 Boeck

Ministre du Danemark

II

TRADUCTION—TRANSLATION

LÉGATION DE DANEMARK

LÉGATION DE DANEMARK

Lisbonne, December 15th, 1947

Lisbonne, le 15 décembre 1947

Your Excellency,

Monsieur le Ministre,

With reference to the conversations which have to-day resulted in the conclusion of an Air Transport Agreement between the Governments of Denmark and Portugal, I have the honour to confirm that it has further been agreed:

Me référant aux conversations qui ont abouti aujourd'hui à la conclusion d'un accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement du Portugal, j'ai l'honneur de confirmer qu'il a été en outre convenu de ce qui suit:

1) That aircraft of the airline(s) designated by the Danish Government in accordance with paragraph 2) of the Annex to the aforesaid Agreement, which may fly across Portuguese continental territory on the routes mentioned in Schedule II to the Annex, shall stop at Lisbon, except for derogation from this principle agreed upon by the proper Portuguese authorities, in special cases;

1) Les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Danemark, conformément au paragraphe 2 de l'annexe à l'accord susmentionné, qui survoleront, le cas échéant, le territoire continental portugais sur les routes mentionnées au tableau II de l'annexe, devront faire escale à Lisbonne, sauf dérogation à ce principe que les autorités portugaises compétentes pourront consentir dans certains cas spéciaux.

2) That the provision of paragraph 4) of the Annex regarding the right of the designated Danish airline(s) to pick up and discharge in international traffic passengers, cargo and mail shall not apply to traffic on any points between Portugal and Spain.

2. La disposition du paragraphe 4 de l'annexe relative au droit pour l'entreprise ou les entreprises danoises de transports aériens désignées de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, ne s'appliquera en aucun point au trafic entre le Portugal et l'Espagne.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

(Signed) F. BOECK

His Excellency
Dr. José Caeiro da Matta
Minister of Foreign Affairs
Lisbon

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

(Signé) F. BOECK

Son Excellence
Monsieur José Caeiro da Matta
Ministre des affaires étrangères
Lisbonne

III

PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS
MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANJEIROS

Lisboa, 15 de Dezembro de 1947

Senhor Ministro,

De harmonia com as conversações que conduziram à conclusão nesta data de um Acôrdo sôbre Transportes Aéreos entre os Governos de Portugal e da Dinamarca, tenho a honra de confirmar a Vossa Excelência ter ficado entendido:

1. Que, durante as paragens no território da Groenlândia, todos os passageiros ou membros da tripulação terão de respeitar os regulamentos especiais em vigor que são devidos ao facto de a Groenlândia ser, em princípio, um território fechado, onde todo contacto com a população nativa é proibido.

2. Que as aterragens só poderão realizar-se nos aeródromos ou, no que se refere a hidro-aviões, nas áreas marítimas adjuntas, devendo notar-se que para todos os fins úteis o aeródromo de Blue-West I é único da Groenlândia a considerar para aterragens entre a Europa e a América e que êste é actualmente fiscalizado pelas autoridades americanas, a quem se deve requerer a aterragem de aviões portugueses.

3. Que no caso de ter de se efectuar aterragens fora dos aeródromos, as autoridades dinamarquesas mais próximas, eventualmente o Landfoged, deverão ser informadas, sempre que for possível.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência, Senhor Ministro, os protestos da minha alta consideração.

a) José CAEIRO DA MATTA

A Sua Excelência
O Senhor Frantz Christoffer Bianco Boeck
Ministro da Dinamarca

TRANSLATION

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Lisbon, 15 December 1947

Excellency:

[See note IV]

(Signed) J. CAEIRO DA MATTA

His Excellency

Frantz Christoffer Bianco Boeck

Minister of Denmark

TRADUCTION

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Lisbonne, le 15 décembre 1947

Monsieur le Ministre,

[Voir note IV]

(Signé) J. CAEIRO DA MATTA

Son Excellence

Monsieur Frantz Christoffer Bianco
Boeck

Ministre du Danemark

IV

TRADUCTION—TRANSLATION

LÉGATION DE DANEMARK

Lisbonne, December 15th, 1947

Your Excellency,

With reference to the conversations which have to-day resulted in the conclusion of an Air Transport Agreement between the Governments of Denmark and Portugal, I have the honour to confirm that it has further been agreed:

1. That during stops on the Greenland territory all passengers or members of the crew will follow such special regulations in force which are due to the fact that Greenland is in principle a closed territory where all intercourse with the native population is prohibited.

2. Landings may take place only at the airports or, as far as sea-planes are concerned, on the adjoining water areas in which respect it is to be noted that

LÉGATION DE DANEMARK

Lisbonne, le 15 décembre 1947

Monsieur le Ministre,

Me référant aux conversations qui ont abouti aujourd'hui à la conclusion d'un Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement du Portugal, j'ai l'honneur de confirmer qu'il a été en outre convenu de ce qui suit:

1. Au cours des escales sur le territoire du Groënland, tous les passagers ou les membres de l'équipage observeront les règlements en vigueur, qui résultent du fait que le Groënland est en principe un territoire clos où tout rapport avec la population indigène est interdit.

2. Les escales ne sont autorisées qu'aux aéroports ou, en ce qui concerne les hydravions, dans les eaux adjacentes; il convient de noter à ce

for all practical purposes the airport at Blue-West 1 is the only airport on Greenland which enters into consideration for landings between Europe and America, and that this airport is actually controlled by the American Authorities, who would have to be applied to for the landing of Portuguese aircrafts.

3. That in case landings should take place outside of the airports the nearest Danish Authority, eventually the Landfoged, should, if possible, be informed.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

(Signed) F. BOECK

His Excellency
Dr. José Caeiro da Matta
Minister of Foreign Affairs
Lisbon

propos qu'à toutes fins utiles, l'aéroport de Blue-West I est le seul aéroport du Groënland qui puisse être utilisé pour les atterrissages effectués entre l'Europe et l'Amérique, et que cet aéroport est en fait sous le contrôle des autorités américaines auxquelles il faudrait adresser une demande pour que les aéronefs portugais puissent y atterrir.

3. Dans le cas où des atterrissages se produiraient en dehors des aéroports, l'autorité danoise la plus proche, éventuellement le Landfoged, doit si possible être informée.

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

(Signé) F. BOECK

Son Excellence
Monsieur José Caeiro da Matta
Ministre des affaires étrangères
Lisbonne

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*

TRADUCTION — TRANSLATION

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 1946.¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. ANKARA, 29 MARCH AND 1 APRIL 1948

English and Turkish official texts communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

I

His Majesty's Ambassador to the Turkish Acting Minister for Foreign Affairs

BRITISH EMBASSY IN TURKEY

29th March, 1948

Your Excellency,

I have the honour, on instructions from His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, to state that, notwithstanding that the Agreement signed at Ankara on 12th February, 1946,¹ relates to the establishment of

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 6, page 79.

² Came into force on 1 April 1948, by the exchange of the said notes.

ANNEXE A

N° 69. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTE DANS LE ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE TURQUE RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORTS AERIENS ENTRE LE ROYAUME-UNI ET LA TURQUIE. SIGNE A ANKARA, LE 12 FEVRIER 1946¹

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ANNEXE À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. ANKARA, 29 MARS ET 1er AVRIL 1948

Textes officiels anglais et turc communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

I

L'Ambassadeur de Sa Majesté au Ministre des affaires étrangères de Turquie par intérim

AMBASSADE DE GRANDE-BRETAGNE EN TURQUIE

Le 29 mars 1948

Excellence,

Agissant sur les instructions du Secrétaire d'Etat principal aux affaires étrangères de Sa Majesté, j'ai l'honneur de déclarer que, bien que l'accord signé à Ankara le 12 février 1946¹ soit relatif à l'établissement de communications

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 6, page 79.

² Entré en vigueur le 1er avril 1948, par l'échange desdites notes.

direct air communications between the United Kingdom and Turkey, His Majesty's Government in the United Kingdom propose that, in accordance with Article 8 of the said Agreement, Schedule I of the Annex thereto shall be amended by the addition of the following route:

Nicosia—Ankara—Istanbul.

2. If the Turkish Government are agreeable to the above-mentioned proposal, I have the honour to suggest that your Excellency's reply to that effect and the present note shall be regarded as constituting an agreement between the two Governments in this matter.

I avail, &c.

(Signed) David V. KELLY

aériennes directes entre le Royaume-Uni et la Turquie, le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni propose, conformément à l'article 8 dudit accord, de modifier le tableau I de l'annexe jointe audit accord en y ajoutant la route suivante:

Nicosie — Ankara — Istanbul.

2. Si la proposition mentionnée ci-dessus rencontre l'agrément du Gouvernement turc, j'ai l'honneur de proposer que la réponse affirmative de Votre Excellence ainsi que la présente note soient considérées comme constituant un accord sur ce point entre les deux Gouvernements.

Je saisis cette occasion, etc.

(Signé) David V. KELLY

II

The Turkish Acting Minister for Foreign Affairs to His Majesty's Ambassador at Ankara

TÜRKİYE CUMHURİYETİ,
DISİSLERİ BAKANLIĞI,

Ankara, 1 Nisan 1948

Sayın Büyük Elçi

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Birleşik Kırallık arasında münakit Hava Ulaştırmaları anlaşmasının 8 inci maddesine dayanılarak anlaşmanın Ekinde yapılması teklif olunan tadil hakkında göndermek lûtfunda bulunduğunuz aşağıda aynen yazılı (29 Mart 1948 tarihli) mektubunuzu almakla şeref kazanırım:

"Büyük Britanya Dışişleri Bakanından aldığım talimata tevfikân aşağıdaki hususu arz ile şeref kazanırım:

"12 Subat 1946 tarihinde Ankara'da imzalanan Anlaşma, Birleşik Kırallık ile Türkiye arasında doğru ulaştırmaları tesis eylemekte ise de Birleşik Kırallık Hükûmeti, işbu Anlaşma Ekindeki 1 Numaralı listenin aşağıdaki yolun ilâvesiyle tadilini teklif eyleyler:

"Lefkoşa-Ankara-Istanbul.

"2. Türk Hükûmeti yukarıdaki teklifi kabul ettiği taktirde Ekselânslarının bu husustaki cevabıyla işbu Notanın iki Hükûmet arasında hasıl olmuş bir Anlaşma addedilmesini arz ile şeref kazanırım."

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmetinin işbu tadile muvafakat ederek bu mektupların teatisini iki Hükûmet arasında hasıl olmuş bir Anlaşma saydığını ve yapılan tadilin bugünden itibaren yürürlüğe gireceğini arz ile saygılarımın kabulünü rica ederim.

Dışişleri Bakan Vekili y,
Fuad CARIM

TRANSLATION¹ — TRADUCTION²

REPUBLIC OF TURKEY
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Ankara, 1st April, 1948

Dear Ambassador,

I have the honour to acknowledge the receipt of the note (of 29th March, 1948) reproduced below which you were kind enough to send me about the proposal to amend the Annex to the Air Communications Agreement signed between the Governments of the Turkish Republic and the United Kingdom, in accordance with Article 8 of the said Agreement:—

[See note I]

I have the honour to inform you, with my compliments, that the Government of the Turkish Republic are agreeable to this amendment, that they consider this exchange of notes as an Agreement between the two Governments and that the said amendment shall come into effect as from this day.

For the Acting Minister
for Foreign Affairs
(Signed) Fuad CARIM

TRADUCTION — TRANSLATION

*Le Ministre des Affaires étrangères de
Turquie par intérim à l'Ambassadeur de
Sa Majesté à Ankara*

RÉPUBLIQUE DE TURQUIE
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Ankara, 1er avril 1948

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note du 29 mars 1948, dont le texte est reproduit ci-dessous, que vous avez bien voulu m'adresser et qui contenait une proposition tendant à modifier l'annexe à l'accord relatif au transport aérien signé entre le Gouvernement de la République turque et le Gouvernement du Royaume-Uni, conformément à l'article 8 dudit accord:

[Voir note I]

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de votre Excellence, avec mes compliments, que le Gouvernement de la République turque accepte cette modification, qu'il considère le présent échange de notes comme constituant un accord entre les deux Gouvernements, et que ladite modification entrera en vigueur à dater de ce jour.

Pour le Ministre des Affaires
étrangères par intérim
(Signé) Fuad CARIM

¹ Translation by His Majesty's Foreign Office.

² Traduction du Foreign Office de Sa Majesté britannique.

TRADUCTION — TRANSLATION

No. 162. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM AND THE ROYAL SWEDISH GOVERNMENT RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT LONDON, ON 27 NOVEMBER 1946¹

N° 162. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT ROYAL DE SUEDE RELATIF A DES SERVICES DE TRANSPORTS AERIENS. SIGNE A LONDRES, LE 27 NOVEMBRE 1946¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. LONDON, 2 DECEMBER 1947, AND STOCKHOLM, 19 DECEMBER 1947

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ANNEXE À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. LONDRES, 2 DÉCEMBRE 1947, ET STOCKHOLM, 19 DÉCEMBRE 1947

English official text communicated by the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. The registration took place on 7 September 1949.

Texte officiel anglais communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation civile internationale. L'enregistrement a eu lieu le 7 septembre 1949.

I

Letter from the Ministry of Civil Aviation, London, to the Director General of Civil Aviation, Sweden

Lettre adressée par le Ministère de l'aviation civile à Londres au Directeur général de l'aviation civile de Suède

MINISTRY OF CIVIL AVIATION
ARIEL HOUSE
STRAND
LONDON, W.C.2

MINISTÈRE DE L'AVIATION CIVILE
ARIEL HOUSE
STRAND
LONDON, W.C.2

2. 12. 47

2. 12. 47

Dear Herr Ljungberg,

Monsieur le Directeur général,

I have to refer to previous correspondence about the routes to Scandinavia to be operated by British European Airways Corporation and to say that the Ministry of Civil Aviation request that, in accordance with Article 9 of the Agreement between the Government of the United Kingdom and the Royal Swedish Government relating to air

Je suis chargé de me référer à notre correspondance antérieure au sujet des routes aériennes à destination de Scandinavie que doit exploiter la British European Airways Corporation, et de vous faire part du désir exprimé par le Ministère de l'Aviation civile de modifier le Tableau I de l'annexe à l'Accord relatif aux services aériens, conclu entre

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 11, page 229.

² Came into force on 19 December 1947, by the exchange of the said notes.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 11, page 229.

² Entré en vigueur le 19 décembre 1947, par l'échange desdites notes.

services signed at London on 27th November, 1946,¹ Schedule I of the Annex to the Agreement may be modified by the addition of the following route:—

(d) London—Gothenburg—Oslo.

2. I am to suggest that if this proposal is acceptable to the competent aeronautical authorities of the Royal Swedish Government, this letter and your reply should be regarded as effecting the desired modification.

Yours sincerely,

A. E. OVERTON

Herr Carl Ljungberg
Kungl. Luftfartsstyrelsen
Stockholm
Sweden

II

Letter from the Director General of Civil Aviation, Sweden, to the Ministry of Civil Aviation, London

KUNGL. LUFTFARTSSTYRELSEN
SVERIGE
ROYAL BOARD OF CIVIL AVIATION
SWEDEN

Stockholm, December 19th, 1947

Dear Sir Arnold,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter No. R.5945/45 of the 2nd December, 1947, reading as follows:

[See note I]

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 11, page 229.

le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement royal de Suède et signé à Londres le 27 novembre 1946¹, en ajoutant à ce Tableau la route aérienne suivante:

(d) Londres — Göteborg — Oslo.

2. Je suis chargé de suggérer qu'au cas où cette proposition rencontrerait l'agrément des autorités aéronautiques compétentes du Gouvernement royal de Suède, la présente lettre et votre réponse soient considérées comme apportant la modification souhaitée.

Veillez agréer, etc.

A. E. OVERTON

Monsieur Carl Ljungberg
Kungl. Luftfartsstyrelsen
Stockholm
Suède

II

Lettre adressée par le Directeur général de l'aviation civile de Suède au Ministère de l'aviation civile à Londres

KUNGL. LUFTFARTSSTYRELSEN
SVERIGE
COMMISSION ROYALE DE L'AVIATION CIVILE
SUÈDE

Stockholm, le 19 décembre 1947

Cher Sir Arnold,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre N° R.5945/45 en date du 2 décembre 1947, ainsi conçue:

[Voir note I]

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 11, page 229.

On behalf of the Royal Swedish Board of Civil Aviation I have the honour to confirm that I agree that Schedule I of the Agreement of the 27th November, 1946 be revised in the manner proposed by you.

Yours sincerely,

C. LJUNGBERG
Director General

Sir Arnold Overton
Ministry of Civil Aviation
Ariel House
Strand
London, W.C.2

Au nom de la Commission royale suédoise de l'aviation civile, j'ai l'honneur de confirmer que j'accepte la modification que vous proposez d'apporter au tableau I de l'accord du 27 novembre 1946.

Veillez agréer, etc.

C. LJUNGBERG
Directeur général

Sir Arnold Overton
Ministère de l'aviation civile
Ariel House
Strand
London, W.C.2

No. 296. AGREEMENT¹ ON MOST-FAVOURLED - NATION TREATMENT FOR AREAS OF WESTERN GERMANY UNDER MILITARY OCCUPATION. SIGNED AT GENEVA, ON 14 SEPTEMBER 1948

N° 296. ACCORD¹ CONCERNANT L'APPLICATION DE LA CLAUSE DE LA NATION LA PLUS FAVORISEE AUX ZONES DE L'ALLEMAGNE OCCIDENTALE SOUMISES A L'OCCUPATION MILITAIRE. SIGNE A GENEVE, LE 14 SEPTEMBRE 1948

SIGNATURE

7 September 1949
DOMINICAN REPUBLIC

(Effective as from 7 October 1949.)

SIGNATURE

7 septembre 1949
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

(Effective à partir du 7 octobre 1949.)

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 18, page 267; Volume 19, page 328; Volume 20, page 308, and Volume 24, page 320.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 18, page 267; volume 19, page 328; volume 20, page 308, et volume 24, page 320.

NOTE

This volume contains no Annex B, as no certified statement regarding subsequent action affecting a treaty which has been filed and recorded by the Secretariat of the United Nations has reached the Secretariat on 7 September 1949.

It contains no Annex C, as no certified statement regarding subsequent action affecting a treaty registered with the League of Nations has reached the Secretariat on 7 September 1949.

NOTE

Ce volume ne contient pas d'annexe B, aucune déclaration certifiée d'un fait ultérieur affectant un traité classé et inscrit au répertoire par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies n'est, en effet, parvenue au Secrétariat le 7 septembre 1949.

Il ne contient pas d'annexe C, aucune déclaration certifiée d'un fait ultérieur affectant un traité enregistré par la Société des Nations n'est, en effet, parvenue au Secrétariat le 7 septembre 1949.

