



---

# *Treaty Series*

---

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

---

VOLUME 918

---

# *Recueil des Traités*

---

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

United Nations • Nations Unies  
New York, 1980

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

VOLUME 918

1974

I. Nos.13105-13109

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements  
registered on 28 February 1974*

	<i>Page</i>
<b>No. 13105. Mauritius and India:</b>	
Agreement relating to air services (with annex). Signed at New Delhi on 28 January 1972 .....	3
<b>No. 13106. Thailand and Austria:</b>	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with schedule). Signed at Vienna on 11 April 1973 .....	29
<b>No. 13107. Czechoslovakia and Malaysia:</b>	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Prague on 2 May 1973 .....	45
<b>No. 13108. Singapore and Pakistan:</b>	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Singapore on 23 May 1973 .....	75
<b>No. 13109. Canada and China:</b>	
Civil Air Transport Agreement (with annex and protocol between the Department of Transport of Canada and the General Administration of Civil Aviation of China concerning technical requirements and procedures related to the operation of the agreed air services). Signed at Ottawa on 11 June 1973 .....	91
<b>ANNEX A. <i>Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</i></b>	
<b>No. 2602. Agreement between the Kingdom of the Netherlands and Japan for air services. Signed at The Hague on 17 February 1953:</b>	
Exchange of notes constituting an agreement amending the schedule of the above-mentioned Agreement, as amended. Tokyo, 19 December 1972 .....	130
Exchange of notes constituting an agreement amending the schedule of the above-mentioned Agreement of 17 February 1953, as amended. Tokyo, 19 October 1973 .....	134

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

VOLUME 918

1974

I. N<sup>os</sup> 13105-13109

**TABLE DES MATIÈRES**

**1**

*Traités et accords internationaux  
enregistrés le 28 février 1974*

	<i>Pages</i>
<b>N° 13105. Maurice et Inde :</b>	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à New Delhi le 28 janvier 1972 .....	3
<b>N° 13106. Thaïlande et Autriche :</b>	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires et au-delà (avec tableau des routes). Signé à Vienne le 11 avril 1973 .....	29
<b>N° 13107. Tchécoslovaquie et Malaisie :</b>	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Prague le 2 mai 1973 .....	45
<b>N° 13108. Singapour et Pakistan :</b>	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Singapour le 23 mai 1973 .....	75
<b>N° 13109. Canada et Chine :</b>	
Accord relatif aux transports aériens civils (avec annexe et protocole entre le Ministère des transports du Canada et l'Administration générale de l'Aviation civile de Chine concernant les exigences techniques et les procédures relatives à l'exploitation des services aériens convenus). Signé à Ottawa le 11 juin 1973 ..	91
<b>ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies</b>	
<b>N° 2602. Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Japon relatif aux services aériens. Signé à La Haye le 17 février 1953 :</b>	
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau annexé à l'Accord susmentionné, déjà modifié. Tokyo, 19 décembre 1972 .....	132
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau annexé à l'Accord susmentionné du 17 février 1953, tel qu'il a été modifié. Tokyo, 19 octobre 1973 .....	136

- No. 3614. Air Transport Agreement between France and Japan. Signed at Paris on 17 January 1956:**
- Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the above-mentioned Agreement (with annex). Tokyo, 9 March 1973 ..... 151
- No. 4509. Agreement between Japan and Switzerland relating to air services. Signed at Tokyo on 24 May 1956:**
- Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex of the above-mentioned Agreement. Tokyo, 11 September 1973 ..... 154
- No. 8291. Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Federal Republic of Germany concerning the merging of frontier control operations and the establishment of joint and transfer railway stations at the Netherlands-German frontier. Signed at The Hague on 30 May 1958:**
- Merging of frontier control operations in respect of road traffic at the Emmerich-Doetinchem frontier crossing, pursuant to article 1 of the above-mentioned Agreement ..... 156
- Merging of frontier control operations in respect of road traffic at the Herzogenrath-Kerkrade frontier crossings, pursuant to article 1 of the above-mentioned Agreement of 30 May 1958 ..... 156
- Termination of the Agreement concluded by an exchange of notes dated at Bonn on 3 and 10 June 1965 pursuant to article 1 of the above-mentioned Agreement of 30 May 1958, relating to merging of frontier control operations in respect of shipping on the Coevorden-Picardie Canal at Coevorden ..... 157
- No. 8299. Agreement on economic and technical co-operation between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Federal Republic of Cameroon. Signed at Yaoundé on 6 July 1965:**
- Exchange of letters constituting an additional agreement to the above-mentioned Agreement. Yaoundé, 26 February and 12 March 1971 ..... 162
- No. 8643. Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Socialist Federal Republic of Yugoslavia concerning international road transport. Signed at Belgrade on 8 September 1966:**
- Exchange of notes constituting an agreement modifying the above-mentioned Agreement. Belgrade, 20 November 1972 ..... 166
- No. 10961. Development Credit Agreement (*Tamatave Port Project*) between the Malagasy Republic and the International Development Association. Signed at Washington on 19 June 1970:**
- Agreement amending the above-mentioned Agreement. Signed at Washington on 19 October 1973 ..... 168

- N° 3614. Accord entre la France et le Japon relatif aux transports aériens. Signé à Paris le 17 janvier 1956 :**
- Échange de notes constituant un accord modifiant l'annexe à l'Accord susmentionné (avec annexe). Tokyo, 9 mars 1973 ..... 138
- N° 4509. Accord entre le Japon et la Suisse relatif aux services aériens. Signé à Tokyo le 24 mai 1956 :**
- Échange de notes constituant un accord modifiant l'annexe à l'Accord susmentionné. Tokyo, 11 septembre 1973 ..... 154
- N° 8291. Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne concernant la juxtaposition des contrôles et la création de gares communes ou de gares d'échange à la frontière néerlandais-allemande. Signé à La Haye le 30 mai 1958 :**
- Combinaison des contrôles frontaliers du trafic routier au poste frontière de Emmerich-Doetinchem, en application de l'article premier de l'Accord susmentionné ..... 158
- Combinaison des contrôles frontaliers du trafic routier aux postes frontières Herzogenrath-Kerkrade, en application de l'article premier de l'Accord susmentionné du 30 mai 1958 ..... 158
- Abrogation de l'Accord conclu par échange de notes en date à Bonn des 3 et 10 juin 1965 en vertu de l'article 1 de l'Accord susmentionné du 30 mai 1958, relatif à la combinaison des contrôles frontaliers de la navigation sur le canal de Coevorden-Picardie à Coevorden ..... 159
- N° 8299. Accord de coopération économique et technique entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République fédérale du Cameroun. Signé à Yaoundé le 6 juillet 1965 :**
- Échange de lettres constituant un accord additionnel à l'Accord susmentionné. Yaoundé, 26 février et 12 mars 1971 ..... 160
- N° 8643. Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République socialiste fédérative de Yougoslavie relatif aux transports internationaux par route. Signé à Belgrade le 8 septembre 1966 :**
- Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Belgrade, 20 novembre 1972 ..... 164
- N° 10961. Contrat de crédit de développement (*Projet relatif au port de Tamatave*) entre la République malgache et l'Association internationale de développement. Signé à Washington le 19 juin 1970 :**
- Avenant au Contrat de crédit susmentionné. Signé à Washington le 19 octobre 1973 ..... 170

**No. 12018. Development Credit Agreement (*Railway Project*) between the People's Republic of the Congo and the International Development Association. Signed at Washington on 7 April 1972:**

Agreement amending the above-mentioned Agreement. Signed at Washington on 3 July 1973 .....	172
---	-----

---

*Pages*

**N° 12018. Contrat de crédit de développement (*Projet relatif aux chemins de fer*) entre la République populaire du Congo et l'Association internationale de développement. Signé à Washington le 7 avril 1972 :**

Avenant au Contrat de crédit susmentionné. Signé à Washington le 3 juillet 1973 174

---

## NOTE BY THE SECRETARIAT

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

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

\* \*

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

---

## NOTE DU SECRÉTARIAT

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

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

\* \*

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



**I**

***Treaties and international agreements***

*registered*

*on 28 February 1974*

*Nos. 13105 to 13109*

---

***Traités et accords internationaux***

*enregistrés*

*le 28 février 1974*

*N<sup>os</sup> 13105 à 13109*



**No. 13105**

---

**MAURITIUS  
and  
INDIA**

**Agreement relating to air services (with annex). Signed at  
New Delhi on 28 January 1972**

*Authentic texts: English and Hindi.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 28 February 1974.*

---

**MAURICE  
et  
INDE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à  
New Delhi le 28 janvier 1972**

*Textes authentiques : anglais et hindi.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 28 février 1974.*

## AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF MAURITIUS AND THE GOVERNMENT OF INDIA RELATING TO AIR SERVICES

The Government of Mauritius and the Government of India hereinafter described as the "Contracting Parties",

Being parties to the Convention on International Civil Aviation (hereinafter described as "the Convention") opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944<sup>2</sup>,

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

Have agreed as follows:

*Article I.* For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires—

*a)* The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of Mauritius, the Ministry charged with responsibility for Civil Aviation and in the case of India, the Director General of Civil Aviation and in both cases any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the said Ministry or by the said Director General;

*b)* The term "designated airline" shall mean an airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with article III of the present Agreement;

*c)* The terms "territory", "air services", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in articles 2 and 96 of the Convention.

*Article II.* Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the route specified in the annex thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes"). The agreed services may be inaugurated at any time after the provisions of article III have been complied with.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights—

*a)* to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

*b)* to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

*c)* while operating an agreed service on a specified route, to make stops in the territory of the other Contracting Party at the point specified for that route in the annex to the present Agreement, for the purpose of putting down or taking on international traffic in passengers, cargo and mail, originating in or destined for the territory of the first Contracting Party or of a third country.

<sup>1</sup>Came into force on 28 July 1972 by the exchange of the instruments of ratification, in accordance with article XVII (3).

<sup>2</sup>United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209 and vol. 740, p. 21.

3. Nothing in paragraph 2 of this article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

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

*Article III.* Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of the designation, the Contracting Party shall, through its own aeronautical authorities and subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, without delay grant to the designated airline the appropriate authorisation.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by them to the operations of air carriers and of international commercial air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of the airline or to withhold the grant to the airline of the rights specified in paragraph 2 of article II of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the 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 other Contracting Party or its nationals. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated airlines operate their services under this Agreement by entering into any agreement with the airline of any other country or the Government or nationals of any other country, the Contracting Party designating the airlines or its nationals shall not be deemed to have substantial ownership and effective control of the designated airlines, unless the Contracting Party or its nationals, in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airlines, have also

- i) effective control in the management of the designated airlines, and
- ii) ownership and effective control of the major part of the fleet of aircraft and equipment used in the operation of the services.

5. The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of article X and XII have been complied with.

*Article IV.* Each Contracting Party reserves the right to itself to revoke the operating authorisation or impose such appropriate conditions as it may deem necessary in case of failure by a designated airline of the other Party to comply with the laws and regulations of the former Party, or in case, in the judgement of the former party there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with the present Agreement. This shall also apply if the provisions of paragraph 4 of article III are not complied with. Such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties in accordance with article XIV of the present Agreement unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws, regulations or provisions of the present Agreement.

*Article V.* The charges imposed in the territory of one Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those paid by the aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

*Article VI.* 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 and intended solely for use by or in such aircraft and remaining on board on departure from the last airport of call in that territory 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 the national airlines operating scheduled international air services or to the airline of the most favoured nation:

Provided that neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airline of the other Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection fees or similar charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airline of the first Contracting Party.

*Article VII.* The designated airline of each Contracting Party shall, in all respects, enjoy fair and equal opportunity for the carriage of international traffic between and beyond the territories of the two Parties.

*Article VIII.* In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the agreed air services the interests of the designated airline of the other 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 route.

*Article IX.* The capacity to be provided, the frequency of services to be operated and the nature of air service that is, transiting through or terminating in the territory of the other Contracting Party shall be agreed between designated airlines in accordance with the principles laid down in articles VII and VIII and the provisions of this article. Such agreement shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

2. Any increase in the capacity to be provided or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be agreed, in the first instance, between the designated airlines and shall be subject to the approval of the aeronautical authorities on the basis of the estimated requirements of traffic between the territories of the two Parties and any other traffic to be jointly agreed and determined. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

3. If the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on any matter on which their agreement is required under the provisions of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement thereon.

4. The capacity to be provided, the frequency of services to be operated and the nature of air service, that is, transiting through or terminating in the territory of the other Contracting Party as agreed to in accordance with the provisions of this article shall be specified in an exchange of letters between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*Article X.* Each Contracting Party shall cause its designated airline to communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, prior to the inauguration of the agreed services, the type of service, the type of aircraft to be used, the flight schedules, tariff schedules, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services including

such information as may be required to satisfy the aeronautical authorities that the requirements of the present Agreement are being duly observed. The requirements of this article shall likewise apply to any changes concerning the agreed services.

*Article XI.* The aeronautical authorities of each Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on their air services to or from or through the territory of the other Contracting Party showing the countries of origin and destination and the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as early as possible.

*Article XII.* The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, and such agreement shall wherever possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provision of paragraph 2 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

4. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 2 of this article on the determination of any tariff under paragraph 3 the matter shall be referred to the Contracting Parties for settlement in accordance with the provisions of article XV of the present Agreement.

5. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this article, the tariffs already in force shall prevail.

*Article XIII.* In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall exchange views regularly on the application and interpretation of the present Agreement.

*Article XIV.* Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of initiating any amendments to the present Agreement. Consultation may also be required on matters concerning the interpretation and application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of article XIII has been without success. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of the present Agreement as a result of such consultations shall come into effect after the respective constitutional requirements have been fulfilled and when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

*Article XV.* If any dispute arises relating to the interpretation or application of the present Agreement the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.

*Article XVI.* 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 dura-

tion 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.

2. Pending adherence of the Government of Mauritius to the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944<sup>1</sup>, the provisions thereof shall apply as between the Contracting Parties as if the Government of Mauritius has adhered to the International Air Services Transit Agreement.

*Article XVII.* The annex to the present 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.

2. The present Agreement shall be subject to ratification and instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

3. The present Agreement shall come into force on the date of the exchange of instruments of ratification.

*Article XVIII.* Either Contracting Party may, at any time, give written notice to the other, of its desire to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

DONE at New Delhi this 28th day of January, 1972 A.D., corresponding to the 8th day of Magha, 1893 Saka Era, in four originals, two each in the English and Hindi languages, all the four texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

S. RAMGOOLAM  
For the Government  
of Mauritius

KARAN SINGH  
For the Government  
of India

## ANNEX

### SECTION I

The airline designated by the Government of Mauritius shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified in this section and to land for traffic purposes in the territory of India at the point therein specified.

Mauritius, via three intermediate points, Colombo to Bombay and if desired to points beyond to be agreed.

### SECTION II

The airline designated by the Government of India shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified in this section and to land for traffic purposes in the territory of Mauritius at the point therein specified.

India via Colombo, three other intermediate points to Mauritius and if desired to points beyond to be agreed.

<sup>1</sup>United Nations, *Treaty Series*, vol. 84, p. 389.



## SECTION III

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

---

[HINDI TEXT — TEXTE HINDI]

भारत सरकार और भारिशस सरकार के  
बीच हवाई सेवाओं के सम्बन्ध में करार

भारत सरकार और भारिशस सरकार जिन्हे आगे "सविदाकारी पक्ष" कहा गया है ;

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन अभिसन्ध (जिसे आगे "अभिसन्ध" कहा गया है) से सम्बन्धित पक्ष है, ने

अपने अपने भू-भागों के बीच और उनसे परे हवाई सेवाओं की स्थापना के लिए करार करने की इच्छा से,

नीचे लिखी बातों पर सहमत हुए हैं :-

अनुच्छेद I

जब तक प्रसंग से कोई अन्य अर्थ अभीष्ट न हो, प्रस्तुत करार के प्रयोजन के लिए :-

- (क) "वैमानिक प्राधिकारी" पद का आशय भारिशस के सम्बन्ध में उस मंत्रालय से होगा जिस पर उसके नागर विमानन सम्बन्धी कार्यभार का उत्तरदायित्व है और भारत के सम्बन्ध में नागर विमानन के महानिदेशक से होगा; तथा इन दोनों ही के सम्बन्ध में किसी ऐसे व्यक्ति अथवा निकाय से होगा, जिसे उन कार्यों को जो इस सम्बन्ध उक्त मंत्रालय अथवा उक्त महानिदेशक के द्वारा किए जाते हैं, करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो;
- (ख) "नामित हवाई कम्पनी" पद से आशय ऐसी हवाई कम्पनी से है जिसे एक सविदाकारी पक्ष के

वैधानिक प्राधिकारी प्रस्तुत करार के अनुच्छेद III के अनुसार दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैधानिक पदाधिकारियों को लिखित सूचना दे कर नामित कर दे ;

- (ग) "भू-भाग", "हवाई सेवा", "अन्तर्राष्ट्रीय हवाई सेवा" और "यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए स्कन्ना" पदों से आशय वही है जो कि अभिसमय के अनुच्छेद 2 और 96 में उनके लिए निश्चित किया गया है ।

#### अनुच्छेद II

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष को इस करार में निर्दिष्ट मार्गों पर हवाई सेवाएं स्थापित करने के लिए (इन्हें इसके आगे "निर्दिष्ट मार्ग" और "सम्मत सेवाएं" कहा गया है) करार में निर्दिष्ट अधिकार देता है ; अनुच्छेद III के उपबन्धों का गालन हो जाने के बाद किसी भी समय सम्मत सेवाएं प्रारंभ की जा सकती हैं ।

2. प्रस्तुत करार के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी को निम्नलिखित अधिकार होंगे :-

- (क) बगैर उतरे हुए ही दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग से होकर उड़ान कर सकना ;
- (ख) यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए, दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में रुक सकना ; और
- (ग) निर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवा का परिचालन करते समय दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रस्तुत करार के अनुबन्ध में उस मार्ग के लिए निर्दिष्ट

स्थानों पर यात्रियों, माल और ढाक के ऐसे अन्तर्राष्ट्रीय यातायात को उतारने या चढ़ाने के प्रयोजन से, जो पहले वाले सविदाकारी पक्ष के या किसी तीसरे देश के मू-भाग से आ रहा हो या वहाँ के लिए जा रहा हो, कर सकता ।

3. इस अनुच्छेद के पैरा 2 में कही गई किसी बात का यह अर्थ नहीं सम्झा जाएगा कि उससे एक सविदाकारी पक्ष की हवाई कम्पनी को यह विशेषाधिकार प्राप्त होता है कि वह दूसरे सविदाकारी पक्ष के मू-भाग में ऐसे यात्री, माल या ढाक को चढ़ा सकेगा, जिसे उस दूसरे सविदाकारी पक्ष के मू-भाग में ही किसी दूसरे स्थान पर ले जाया जाना हो ।

4. एक सविदाकारी पक्ष के वे कानून, विनियम और अनुदेश जो अन्तर्राष्ट्रीय विमान-चालन के अन्तर्गत परिचालित वायुयान या हवाई सेवाओं के उसके मू-भाग में प्रवेश करने या वहाँ से प्रस्थान करने पर अथवा ऐसे वायुयान या हवाई सेवाओं के परिचालन पर उसके मू-भाग में होने के दौरान लागू होते हों, दूसरे सविदाकारी पक्ष के द्वारा नामित हवाई कम्पनी के वायुयान और सम्मत सेवाओं पर भी लागू होंगे ।

### अनुच्छेद III

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को यह अधिकार होगा कि वह निर्दिष्ट भागों पर सम्मत सेवाओं के परिचालन के प्रयोजन के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष को लिखित रूप से एक हवाई कम्पनी नामित करे ।

2. नामन की सूचना मिलने पर सविदाकारी पक्ष अपने वैमानिक प्राधिकारियों के द्वारा इस अनुच्छेद के पैरा 3 और 4 के उपबन्धों के अधीन रहते हुए नामित हवाई कम्पनी को अविलम्ब उपयुक्त परिचालन अधिकार दे देगा ।

3. एक सविदाकारी पक्ष के वैधानिक प्राधिकारी दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी से इस बात का आश्वासन मांग सकता है कि वह उनके द्वारा वायु-वाहनों और अन्तर्राष्ट्रीय वाणिज्यिक हवाई सेवाओं के परिचालन पर सामान्य रूप से लागू किए जाने वाले कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों का पालन करने के लिए सक्षम है।

4. यदि कोई सविदाकारी पक्ष इस बात से संतुष्ट न हो कि नामित हवाई कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण कभी हद तक दूसरे सविदाकारी पक्ष अथवा उसके राष्ट्रको में निहित है तो उसको यह अधिकार होगा कि वह ऐसी हवाई कम्पनी के नामन को स्वीकार करने से इकार कर दे या प्रस्तुत करार के अनुच्छेद II के पैरा 2 में निर्दिष्ट उन अधिकारों की भंगुरी को रोक या प्रतिबंधित कर दे अथवा उन अधिकारों के प्रयोग के सम्बन्ध में हवाई कम्पनी पर ऐसी शर्तें लगाए जिन्हें वह आवश्यक समझे। इस पैरा के प्रयोजन के लिए "वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण" इस पदानुक्ति का अर्थ है कि किसी भी मामले में जहाँ नामित हवाई कम्पनी इस करार के अन्तर्गत किसी अन्य देश की हवाई कम्पनी अथवा किसी अन्य देश की सरकार या राष्ट्रों के साथ <sup>कोई</sup> करार करके अपनी सेवाएँ परिचालित करती है, हवाई कम्पनियों को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष अथवा इसके राष्ट्रको का नामित हवाई कम्पनियों पर वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण तब तक नहीं समझा जाएगा जब तक कि सविदाकारी पक्ष अथवा इसके राष्ट्रको का, नामित हवाई कम्पनियों की परिसम्पत्तियों के एक बड़े भाग पर स्वामित्व के अतिरिक्त,

(1) नामित हवाई कम्पनियों के प्रबन्ध में प्रभावी नियंत्रण, और

(11) सेवाओं के परिचालन में प्रयोग होने वाले हवाई बड़े एक उपस्कर के बड़े भाग पर भी स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण न हो।

5. इस प्रकार नामित और अधिकृत की गई हवाई कम्पनी सम्मत सेवाओं का परिचालन किसी भी समय आरम्भ कर सकती है बशर्ते कि अनुच्छेद X और XII के उपबन्धों का पालन किया जा चुका हो ।

#### अनुच्छेद IV

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष अपने पास यह अधिकार प्रारक्षित रखता है कि यदि दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी ने पहले पक्ष के कानूनों-नियमों का पालन न किया हो अथवा पहले पक्ष की सभ्य में उन शर्तों को पूरा नहीं किया गया हो जिनके अधीन प्रस्तुत करार के अनुसार अधिकार दिये गए हैं तो वह परिचालन-अधिकार को प्रतिसंहृत कर सकेगा या उस पर ऐसी उचित शर्तें लगा सकेगा जिन्हें वह आवश्यक समझे । यदि अनुच्छेद III के पैरा 4 के उपबन्धों का पालन न किया गया हो तब भी ऐसा ही किया जाएगा । जब तक कि नियमों, विनियमों अथवा प्रस्तुत करार के उपबन्धों के इससे और आगे अतिरिक्त को रोकने के दृष्टि से शर्तों का तुरन्त निर्लंबन या लगाया जाना आवश्यक न समझा जाए तब तक इस प्रकार की कार्यवाही प्रस्तुत करार के अनुच्छेद XIV के अनुसार सविदाकारी पक्षों के बीच परस्पर सलाह मशविरा कर के ही की जाएगी ।

#### अनुच्छेद V

कोई सविदाकारी पक्ष अपने भू-भाग में दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी द्वारा हवाई अड्डों तथा दूसरी विमानन-सुविधाओं के उपयोग के लिए उन प्रमारों से अधिक प्रमार न लेगा जो उसी प्रकार की अन्तर्राष्ट्रीय हवाई सेवाओं में लगी उसकी राष्ट्रीय हवाई कम्पनियों द्वारा चुकाए जाते हैं ।

### अनुच्छेद VI

करार करने वाले एक पक्ष की नामित हवाई कम्पनी के वायुयान में जो ईंधन, मशीनी तेल, फलतः पुर्जे, सामान्य उपस्कर और वायुयान की सामग्री अपने साथ रखनी या लगानी पड़े और जो सिर्फ ऐसे वायुयान के उपयोग के लिए हो-हो, और जो उक्त भू-भाग के अंतिम हवाई अड्डे से रवाना होने तक वायुयान में हो रहे, उसके सोमा शुल्क, निरीक्षण फ़ीस और ऐसे ही अन्य प्रभारों के विषय में दूसरे पक्ष द्वारा किया गया व्यवहार कम से कम उतना ही अनुग्रहपूर्ण होगा जितना कि वह अनुसूचित अन्तर्राष्ट्रीय हवाई सेवाओं का परिचालन कर रही राष्ट्रीय हवाई कम्पनियों अथवा अपने परम मित्र राष्ट्र को हवाई कम्पनी के साथ करता है ।

शर्त यह है कि करार करने वाला कोई भी पक्ष करार करने वाले दूसरे पक्ष की नामित हवाई कम्पनी को सोमाशुल्क, निरीक्षण फ़ीस या इसी प्रकार के अन्य प्रभारों में छूट या परिहार देने के लिए तब तक बाध्य न होगा जब तक कि करार करने वाला दूसरा पक्ष भी करार करने वाले पहले पक्ष की नामित हवाई कम्पनी को ऐसे प्रभारों में छूट या परिहार न दे दे ।

### अनुच्छेद VII

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित हवाई कम्पनी को दोनों पक्षों के भू-भागों के बीच और उनसे परे अन्तर्राष्ट्रीय यातायात के परिचालन के लिए सर्वथा न्याय्य एवं समान अधिकार प्राप्त होंगे ।

### अनुच्छेद VIII

दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित हवाई कम्पनी को सम्मत हवाई सेवाओं के परिचालन में दूसरे पक्ष की नामित हवाई कम्पनी के हितों को ध्यान में रखा जाएगा ताकि दूसरा पक्ष उसी मार्ग

के सभसे अथवा अधिक मार्ग पर जो सेवाएँ सुलभ कराता है उन पर कोई अनुचित प्रभाव न पड़े ।

### अनुच्छेद IX

वहनक्षमता, फेरों की संख्या और हवाई सेवा का स्वरूप, अर्थात् वह दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग से गुजरने वाली है अथवा वहाँ समाप्त होने वाली है इत्यादि बातों का निश्चय नामित हवाई कम्पनियों द्वारा अनुच्छेद VII और VIII में निर्दिष्ट सिद्धान्तों और इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुसार किया जाएगा । इस प्रकार के निश्चय पर दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन आवश्यक होगा ।

2. यदि किसी सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी अपनी वहनक्षमता या फेरों की संख्या में वृद्धि करना चाहे तो उसका निश्चय पहले नामित हवाई कम्पनियों आपस में कर लेंगी और इस पर वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन आवश्यक होगा । वैमानिक प्राधिकारी इसका अनुमोदन सविदाकारी पक्षों के भू-भागों के बीच यातायात की अनुमानित आवश्यकताओं और सम्मिलित रूप से सम्मत और निश्चित अन्य यातायात के आधार पर करेंगे । जब तक इस प्रकार का करार या सम्झौता न हो जाए तब तक वहनक्षमता और फेरों की संख्या के वर्तमान अधिकार ही प्रभावी रहेंगे ।

3. यदि किसी ऐसे विषय पर सविदाकारी पक्षों को नामित हवाई कम्पनियाँ सहमत न हो पायें जिस पर इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अन्तर्गत उनकी सहमति आवश्यक हो, तो सविदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी उस विषय में सहमत होने का प्रयत्न करेंगे ।

4. वहनक्षमता, फेरों की संख्या और हवाई सेवा का स्वरूप अर्थात् वह दूसरी सविदाकारी पक्ष के भू-भाग से गुजरने वाली है अथवा वहाँ समाप्त होने वाली है इत्यादि जिन बातों पर परस्पर निश्चय इस अनुच्छेद के



उपरोक्तों के अनुसार किया जाएगा उनका निर्देश सविदाकारी पक्षों के बीच होने वाले पत्र-व्यवहार में किया जाएगा ।

#### अनुच्छेद X

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष अपनी नामित हवाई कम्पनी से दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को सेवा के प्रकार, उद्योग किए जाने वाले वायुयान के प्रकार, उड़ानों की अनुसूचियों, टैरिफ़ अनुसूचियों और सम्मत सेवाओं के परिचालन से सम्बन्धित अन्य सभी संगत सूचनाओं को जिनमें ऐसी सभी सूचनाएँ शामिल होंगी जो कि वैमानिक प्राधिकारियों को इस बात की तसल्ली कराने के लिए आवश्यक हो कि प्रस्तुत फ़रार की शर्तों का यथोचित पालन हो रहा है तथासम्भव जितना पहले हो सके भिजवाएगा । सम्मत सेवाओं से सम्बन्धित किसी भी परिवर्तन पर इस अनुच्छेद की शर्तें इसी प्रकार लागू होंगी ।

#### अनुच्छेद XI

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को अपनी हवाई सेवाओं द्वारा प्रत्येक मास में दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग को या भू-भाग से या भू-भाग से होकर ले जाएँ या यातायात सम्बन्धी आँकड़े भेजेगा जिनमें रक्कना होने और पहुँचने के देशों तथा ऐसे यातायात के चढ़ने और उतरने के स्थानों से सम्बन्धित आँकड़े रहेंगे । ऐसे आँकड़े यथा सम्भव शीघ्र भेज दिए जाएँगे ।

#### अनुच्छेद XII

सम्मत सेवाओं के लिए टैरिफ़ युक्तिसंगत स्तर पर निर्धारित किए जाएँगे और ऐसा करते समय सभी संगत बातों का ध्यान रखा जाएगा जिन में परिचालन का व्यय, उचित लाभ, सेवा की विशेषताएँ (जैसे गति और स्थान

के मान) और निर्दिष्ट मार्ग के किसी भाग पर अन्य हवाई कम्पनियों के टैरिफ आदि शामिल है। ये टैरिफ इस अनुच्छेद के निम्नलिखित उपबन्धों के अनुसार निश्चित किए जाएंगे।

2. निर्दिष्ट मार्गों में से प्रत्येक के सम्बन्ध में, इस अनुच्छेद के पैरा 1 में निर्दिष्ट टैरिफ और उनके साथ प्रयुक्त एजेंसी की दरें, यदि सम्भव हो, सम्बन्धित नामित हवाई कम्पनियों के बीच सहमति द्वारा तय की जाएंगी और वे यथा सम्भव अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संस्था के दर निर्धारक अभिकरण द्वारा निर्धारित की जाएंगी। इस प्रकार तय किए गए टैरिफों के लिए दोनों सविदाकारी पक्षों के वैधानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन आवश्यक होगा।

3. यदि नामित हवाई कम्पनियां टैरिफों में से किसी पर सहमत न हो सकें या किसी कारण से किसी टैरिफ पर इस अनुच्छेद के पैरा 2 के उपबन्धों के अनुसार सहमत न हो सकें तो सविदाकारी पक्षों के वैधानिक प्राधिकारी आपस में सहमति के द्वारा टैरिफ निश्चित करने का प्रयत्न करेंगे।

4. यदि वैधानिक प्राधिकारी इस अनुच्छेद के पैरा 2 के अधीन उन्हें प्रस्तुत किए गए किसी टैरिफ के अनुमोदन पर या पैरा 3 के अन्तर्गत किसी टैरिफ के निर्धारण के सम्बन्ध में सहमत न हो सकें तो विवाद को इस क़रार के अनुच्छेद XV के उपबन्धों के अनुसार तय करने के लिए सविदाकारी पक्षों को भेज दिया जाएगा।

5. जब तक इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुसार नए टैरिफ स्थापित नहीं हो जाएंगे तब तक इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुसार स्थापित टैरिफ लागू रहेंगे।

### अनुच्छेद XIII

परस्पर घनिष्ठ सहयोग की भावना से, दोनों सविदाकारी पक्षों

के वैधानिक प्राधिकारी प्रस्तुत करार की प्रयोज्यता तथा अर्थनिर्वचन के सम्बन्ध में नियमित रूप से विचारों का आदान-प्रदान करते रहेंगे ।

#### अनुच्छेद XIV

दोनों में से कोई भी सविदाकारी पक्ष वर्तमान करार में कोई संशोधन करवाने के उद्देश्य से विचार-निवर्ण का अनुरोध कर सकता है । यदि दोनों में कोई भी सविदाकारी पक्ष यह समझे कि अनुच्छेद XIII के आशय के अनुसार विचार-निवर्ण में सफलता नहीं मिली तो वर्तमान करार के अर्थ-निवर्ण या उसे लागू करने से सम्बन्धित मामलों पर भी विचार-निवर्ण का अनुरोध किया जा सकता है । इस प्रकार का विचार-निवर्ण अनुरोध की तारीख से 60 दिन के भीतर आरम्भ कर दिया जाएगा । इस प्रकार के विचार-निवर्ण के परिणामस्वरूप प्रस्तुत करार में किया गया परिवर्तन तभी प्रभावी होगा जब कि आवश्यक संगत सविधानिक कार्यवाहियाँ पूरी हो जाएँ और जब राजनयिक पत्रों के विनिमय द्वारा उसकी पुष्टि कर दी जाए ।

#### अनुच्छेद XV

अगर वर्तमान करार के अर्थ करने या इसके लागू करने के सम्बन्ध में कोई गड़बड़ा उठे तो करार करने वाले पक्षों के वैधानिक प्राधिकारी ही आपस में बातचीत करके उसे तय करने की कोशिश करेंगे, और यदि ऐसा न हो सके तो विवाद को तय करने के लिए सविदाकारी पक्षों को ही भेज दिया जाएगा ।

#### अनुच्छेद XVI

अभिसमय के उपबन्ध जहाँ तक कि वे प्रस्तुत करार के अन्तर्गत स्थापित की गयी हवाई सेवाओं के बारे में लागू होते हैं, अपने वर्तमान रूप में सविदाकारी पक्षों के बीच करार में अतिथि में करार के अभिन्न अंग के रूप में

तब तक लागू रहेगे जब तक कि दोनों सविदाकारी पक्ष अभिसमय के किसी ऐसे संशोधन का अनुसमर्थन न कर दें जो त्रिधिवत् लागू कर दिया गया हो और तब ऐसी स्थिति में अभिसमय आने संशोधित रूप में प्रस्तुत करार की अजीध में लागू रहेगा ।

2. 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अन्तर्राष्ट्रीय हवाई सेवा पारगमन करार को मारिशस सरकार द्वारा स्वीकार किए जाने तक, इसके उपबन्ध इस प्रकार से लागू होंगे जैसे दो सविदाकारी पक्षों के बीच लागू होते हैं और जैसे कि मारिशस सरकार ने अन्तर्राष्ट्रीय हवाई सेवा पारगमन करार को स्वीकार कर लिया है ।

#### अनुच्छेद XVII

प्रस्तुत करार का अनुबन्ध करार का ही अंश माना जाएगा और सिवाय उस स्थिति के जिसमें अन्यथा स्पष्टतः उपबन्धित कर लिया गया हो करार के सम्बन्ध में जो भी उल्लेख किए जाएंगे उनमें अनुबन्ध का उल्लेख भी सम्मिलित होगा ।

2. प्रस्तुत करार का अनुसमर्थन आवश्यक होगा और अनुसमर्थन-लिखितों का विनिमय क्याशीप्र किया जाएगा ।

3. प्रस्तुत करार अनुसमर्थन-लिखितों के विनिमय की तारीख से लागू होगा ।

#### अनुच्छेद XVIII

कोई भी सविदाकारी पक्ष दूसरे पक्ष को किसी भी समय यह लिखित नोटिस दे सकता है कि वह वर्तमान करार को समाप्त करना चाहता है । इस प्रकार का नोटिस साथ ही साथ अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भेजा जाएगा । यदि इस प्रकार का नोटिस दिया जाए तो करार

को समाप्त करने का नोटिस जिस तारीख को दूसरे सचिवाकारी पक्ष को प्राप्त हो उसके चारह महीने बाद वर्तमान करार समाप्त हो जाएगा । किन्तु, यदि इस अवधि के समाप्त होने से पहले ही परस्पर सहमति से नौकिल वापस ले लिया जाए, तो यह करार समाप्त नहीं होगा । यदि दूसरे सचिवाकारी पक्ष से प्राप्ति-सूचना न मिले, तो अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को यह नोटिस मिलने के चौदह दिनों बाद वह उक्त पक्ष को मिल गया मान लिया जाएगा ।

आज दिनांक 8 माघ, 1893 शक संवत् तदनुसार 28 जनवरी, 1972 ई० को नई दिल्ली में चार मूल प्रतियों पर, जिनमें हिन्दी और अंग्रेजी भाषाओं में से प्रत्येक की दो-दो प्रतियाँ हैं और जो चारों पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं, हस्ताक्षर किए गए । यदि अर्थ-निर्वचन के सम्बन्ध में कोई मतभेद हो तो अंग्रेजी पाठ ही प्रामाणिक माने जाएंगे ।

कुते भारत सरकार

कुते मारिशस सरकार

ह०

ह०

कर्ण सिंह

शिवसागर रामगुलाम

### अनुबन्ध

#### खण्ड I

मारिशस सरकार द्वारा नामित हवाई कम्पनी को इस खण्ड में उल्लिखित मार्गों पर दोनों दिशाओं में हवाई सेवाएँ परिचालित करने और इस खण्ड में बताए गए भारत के भू-भाग के स्थलों पर यातायात प्रयोजनों के लिए उतरने का अधिकार होगा :-

मारिशस, बीच के तीन स्थानों से होकर, कोलम्बो से जंबई और यदि अभीष्ट हो तो परस्पर सहमति द्वारा आगे के स्थान ।

#### खण्ड II

भारत सरकार द्वारा नामित हवाई कम्पनी को इस खण्ड में उल्लिखित मार्गों पर दोनों दिशाओं में हवाई सेवाएँ परिचालित करने और इस खण्ड में बताए गए मारिशस के भू-भाग के स्थलों पर यातायात प्रयोजनों के लिए उतरने का अधिकार होगा :-

भारत, कोलम्बो के मार्ग से बीच के तीन अन्य स्थानों से होकर मारिशस और यदि अभीष्ट हो तो परस्पर सहमति द्वारा आगे के स्थान ।

#### खण्ड III

किसी भी निर्दिष्ट मार्ग पर कोई भी स्थान नामित हवाई कम्पनी को इच्छा से किसी अथवा सभी उद्देश्यों पर छोड़े जा सकते हैं ।

[TRADUCTION — TRANSLATION]

## ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT MAURICIEN ET LE GOUVERNEMENT INDIEN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement mauricien et le Gouvernement indien, ci-après appelés « les Parties contractantes »,

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale (ci-après appelée « la Convention ») ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>,

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

Sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier.* Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne Maurice, du Ministère chargé de l'aviation civile et, en ce qui concerne l'Inde, 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 ledit Ministère ou par ledit Directeur général;

b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article III du présent Accord;

c) Les expressions « territoires », « service aérien », « service aérien international », et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

*Article II.* Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie des droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens sur la route indiquée à l'annexe au présent Accord (ci-après appelés « les services convenus » et « les routes indiquées »). Les « services convenus » pourront être exploités dès que les dispositions de l'article III auront été appliquées.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chaque Partie contractante aura le droit :

a) de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) de faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante; et

c) de faire escale au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, sur le territoire de l'autre Partie contractante au point de la route spécifié à l'annexe au présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 28 juillet 1972 par l'échange des instruments de ratification, conformément à l'article XVII, paragraphe 3.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209 et vol. 740, p. 21.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises et du courrier, pour les transporter à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

4. Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante applicables à l'entrée ou à la sortie de son territoire aux aéronefs effectuant des vols internationaux ou aux services aériens internationaux, ou à l'exploitation desdits aéronefs ou services aériens sur ledit territoire seront applicables aux aéronefs et aux services convenus de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

*Article III.* Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de la désignation, la Partie contractante devra par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques et sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation appropriée à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement aux activités des transporteurs aériens et à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux.

4. Chaque Partie contractante pourra refuser d'accepter l'entreprise désignée ou refuser d'accorder à l'entreprise les droits énumérés au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'entreprise, de ces droits, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ressortissants de cette Partie. Aux fins du présent paragraphe, l'expression « part importante de la propriété et contrôle effectif » signifie que dans tous les cas où les entreprises désignées exploitent leurs services en vertu du présent Accord en concluant un accord avec l'entreprise de tout autre pays ou avec le gouvernement ou des ressortissants de tout autre pays, la Partie contractante qui désigne les entreprises ou ses nationaux ne seront pas considérés comme possédant une part importante de la propriété et comme exerçant un contrôle effectif des entreprises désignées à moins que la Partie contractante ou ses ressortissants, outre la majeure partie de l'actif des entreprises désignées, ne détiennent également :

- i) le contrôle effectif de la gestion des entreprises désignées, et
- ii) la propriété et le contrôle effectif de la plus grande partie du parc aérien et de l'équipement utilisés dans l'exploitation des services.

5. L'entreprise désignée et autorisée pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus à condition que les dispositions des articles X et XII aient été respectées.

*Article IV.* Chaque Partie contractante se réserve le droit de retirer l'autorisation d'exploitation ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires si l'entreprise désignée de l'autre Partie ne se conforme pas aux lois et règlements de la première Partie ou si, de l'avis de celle-ci, les conditions dont dépend l'octroi des droits conformément au présent Accord ne sont pas remplies ou bien encore si les dispositions du paragraphe 4 de l'article III ne sont pas respectées. A moins qu'il ne soit nécessaire de procéder immédiatement à la suspension des services ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois, règlements ou dispositions du présent



Accord continuant d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation entre les Parties contractantes conformément à l'article XIV du présent Accord.

*Article V.* Les redevances qu'une Partie contractante imposera pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services aéronautiques par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevées que celles qui sont imposées aux aéronefs d'une entreprise nationale assurant des services aériens internationaux analogues.

*Article VI.* Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits ou embarqués à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante et exclusivement destinés à être utilisés par ces aéronefs ou à bord de ces aéronefs et demeurant à bord au départ de la dernière escale sur ce territoire bénéficieront en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et autres droits, d'un traitement aussi favorable que celui qui est accordé par l'autre Partie contractante aux entreprises nationales exploitant des services internationaux réguliers ou à l'entreprise de la nation la plus favorisée.

Toutefois, aucune des Parties contractantes ne sera tenue d'exempter ou d'exonérer l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante des droits de douane, des frais d'inspection ou autres droits si cette autre Partie contractante n'exempte ou n'exonère pas de ces droits l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

*Article VII.* L'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura, à tous égards, la faculté d'assurer, dans des conditions équitables et égales, le transport de trafic international entre les territoires des deux Parties et au-delà.

*Article VIII.* L'entreprise désignée par une Partie contractante devra, en exploitant les services aériens convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie de la même route.

*Article IX.* La capacité à fournir, la fréquence des vols et le type de service aérien à assurer, à savoir des services à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou des services de transit par ce territoire, seront arrêtés par les entreprises désignées conformément aux principes énoncés aux articles VII et VIII et aux dispositions du présent article. L'Accord sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Tout accroissement de la capacité ou de la fréquence des services assurés par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante sera tout d'abord fixé par les entreprises désignées et sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compte tenu des besoins de trafic entre les territoires des deux Parties et de tout autre trafic qui devra être défini et arrêté d'un commun accord. Les règles en vigueur en ce qui concerne la capacité et la fréquence des vols resteront applicables jusqu'à ce qu'un tel accord ou règlement intervienne.

3. Si les entreprises désignées par les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre sur tous les points exigeant leur accord en vertu des dispositions du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de parvenir à un accord.

4. La capacité à fournir, la fréquence des vols et le type des services aériens à assurer, à savoir des services de transit par le territoire de l'autre Partie contractante ou des services à destination de ce territoire arrêtés conformément aux dispositions du présent article seront précisés par un échange de notes entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

*Article X.* Chaque Partie contractante fera en sorte que son entreprise désignée communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aussi longtemps que possible avant l'inauguration des services convenus, le type de services offert, le type d'aéronef utilisé, les horaires des vols, les tarifs et tous autres renseignements utiles concernant l'exploitation des services convenus, y compris ceux dont lesdites autorités peuvent avoir besoin pour s'assurer que les conditions énoncées dans le présent Accord sont dûment respectés. Ces conditions s'appliqueront également à toute modification apportée aux services convenus.

*Article XI.* Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, les statistiques relatives au volume du trafic acheminé mensuellement sur leurs services à destination ou en provenance du territoire ou transitant par le territoire de l'autre Partie contractante. Ces statistiques qui devront indiquer les pays d'origine et de destination ainsi que les points d'embarquement et de débarquement de ce trafic seront fournies dans les meilleurs délais.

*Article XII.* Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques de chaque service (telles que les normes de vitesse et de confort), et des tarifs appliqués par les autres entreprises sur une partie quelconque de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus, commissions d'agence comprises, seront si possible fixés d'un commun accord pour chacune des routes indiquées par les entreprises désignées intéressées, qui devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant au mécanisme de fixation des tarifs établi par l'Association du transport aérien international. Les tarifs convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Si les entreprises désignées ne parviennent à s'entendre sur aucun de ces tarifs ou si pour toute autre raison il se révèle impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

4. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 2 ci-dessus ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 3, elles soumettront leur différend aux Parties contractantes pour règlement conformément aux dispositions de l'article XV du présent Accord.

5. Les tarifs en vigueur resteront applicables jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article.

*Article XIII.* Dans un esprit d'étroite collaboration les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procéderont régulièrement à des échanges de vues sur l'application et l'interprétation du présent Accord.

*Article XIV.* Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie en vue d'apporter des modifications au présent Accord. Chacune d'entre elles pourra également demander que des consultations aient lieu sur des questions relatives à l'interprétation et à l'application du présent Accord si elle estime que l'échange de vues au sens de l'article XII s'est soldé par un échec. Ces consultations commenceront dans les 60 jours de la date de la demande. Tout amendement au présent Accord dont il aura été convenu à la suite de ces consultations entrera en vigueur quand les conditions requises par la constitution des deux pays auront été remplies et qu'il aura lui-même été confirmé par l'échange de notes diplomatiques.

*Article XV.* Si un différend s'élève quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de le régler par voie de négociations; en cas d'échec le différend sera soumis à la décision des Parties contractantes.

*Article XVI.* Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens établis en vertu du présent Accord, les dispositions de la Convention resteront en vigueur entre les Parties contractantes sous leur forme actuelle pendant la durée de l'Accord comme si elles faisaient partie intégrante de l'Accord, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient un amendement à la Convention qui serait dûment entré en vigueur, auquel cas la Convention, sous sa forme modifiée, restera en vigueur pendant la durée du présent Accord.

2. En attendant l'adhésion du Gouvernement mauricien à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, ouvert à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>1</sup>, les dispositions dudit Accord s'appliqueront entre les Parties contractantes comme si le Gouvernement de mauricien avait adhéré à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux.

*Article XVII.* L'annexe au présent Accord sera considérée comme faisant partie intégrante de l'Accord, et toute mention de « l'Accord » visera également l'annexe, sauf s'il en est expressément disposé autrement.

2. Le présent Accord sera soumis à ratification et les instruments de ratification seront échangés dans les meilleurs délais.

3. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

*Article XVIII.* Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord; la notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin 12 mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

FAIT à New Delhi le 28 janvier 1972 de l'ère chrétienne qui correspond au huitième jour de Magha de l'an 1893 de l'ère Saka, en quadruple exemplaire, dont deux en langue anglaise et deux en langue Hindi, les quatre textes faisant également foi. En cas de divergences concernant l'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement  
de Maurice :  
S. RAMGOOLAM

Pour le Gouvernement  
de l'Inde :  
KARAN SINGH

## ANNEXE

### SECTION I

L'entreprise désignée par le Gouvernement mauricien aura le droit d'exploiter les services aériens dans les deux sens sur la route indiquée à la présente section et de faire escale à des fins commerciales sur le territoire indien au point indiqué ci-après :

De Maurice à Bombay par trois points intermédiaires, et Colombo et facultativement vers des points au-delà dont le choix devra être arrêté d'un commun accord.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 84, p. 389.

## SECTION II

L'entreprise désignée par le Gouvernement indien aura le droit d'exploiter les services aériens dans les deux sens sur la route indiquée à la présente section et de faire escale à des fins commerciales sur le territoire mauricien au point indiqué ci-après :

De l'Inde à Maurice par Colombo et trois autres points intermédiaires et facultativement vers des points au-delà dont le choix devra être arrêté d'un commun accord.

## SECTION III

Les entreprises désignées peuvent, lors de tout vol, si elles le désirent omettre de faire escale en un ou plusieurs des points désignés sur les routes indiquées.

---

**No. 13106**

---

**THAILAND  
and  
AUSTRIA**

**Agreement for air services between and beyond their respective territories (with schedule). Signed at Vienna on 11 April 1973**

*Authentic text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 28 February 1974.*

---

**THAÏLANDE  
et  
AUTRICHE**

**Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires et au-delà (avec tableau des routes). Signé à Vienne le 11 avril 1973**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 28 février 1974.*

## AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND AND THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of Thailand and the Austrian Federal Government,

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

Desiring to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

### *Article 1.* DEFINITIONS

(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 Government of the Kingdom of Thailand, the Minister of Communications and any person or body authorized to perform any functions on civil aviation exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Minister of Communications and any person or body authorized to perform any functions on civil aviation exercised by the said Minister;

(c) The term “designated airline” means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;

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

(e) The terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in article 96 of the Convention; and

(f) The term “schedule” means the route schedule to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of article 12 of the present Agreement.

(2) The schedule forms an integral part of the present Agreement and all reference to the Agreement shall include reference to the schedule except where otherwise provided.

<sup>1</sup> Came into force on 10 June 1973, i.e. 60 days from the date of signature, in accordance with article 15.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209 and vol. 740, p. 21.

*Article 2.* TRAFFIC RIGHTS

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the schedule (hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes”).

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified.

(3) Nothing in paragraph (2) of this article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

*Article 3.* AUTHORIZATIONS, SUSPENSION AND REVOCATION

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorization.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this article have been complied with, an airline so designated and authorized, may begin to operate the agreed services, provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of article 8 of the present Agreement is in force in respect of that service.

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

provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### *Article 4.* RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

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

#### *Article 5.* EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

(1) Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels, and lubricants and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies shall remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) There shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;
- (b) spare parts entered in to the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### *Article 6.* CAPACITY REGULATIONS

(1) The designated airline of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic embarked in the territory of one Contracting Party and disembarked in the territory of the other Contracting Party or vice versa and shall regard as being of supplementary character traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points en route. The designated airline of each Contracting Party in providing capacity for the



carriage of traffic embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points on the specified routes or vice versa shall take into consideration the primary interest of the designated airline of the other Contracting Party in such traffic so as not to effect unduly that interest of the latter airline.

(2) The agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each shall have as its primary objective the provision of capacity adequate to meet the demands to carry passengers, cargo and mail embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

(3) Provision for the carriage of passengers, cargo and mail embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- (a) the requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) the requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of other air services established by airlines of the States situated in the area; and
- (c) the requirements of economical through airline operation.

(4) The capacity to be provided at the outset shall be agreed between both Contracting Parties before the agreed services are inaugurated. Thereafter, the capacity to be provided shall be discussed from time to time between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and any changes in capacity agreed upon shall be confirmed by an exchange of notes.

(5) As long in advance as practicable, but not less than thirty days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within thirty days after receipt of a request from the aeronautical authorities the designated airline of one Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information regarding the nature of service, time-tables, types of aircraft including the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

#### *Article 7.* TRANSFER OF REVENUES AND REPRESENTATION

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

(2) The designated airlines of the two Contracting Parties shall enjoy the same facilities existing under the currency regulations of each Contracting Party in selling air transportation. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

(3) The designated airlines of the Contracting Parties are entitled to maintain the technical and commercial personnel required for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

### Article 8. TARIFFS

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

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, and such agreement shall, where possible, be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedure of the International Air Transport Association. [The tariffs so agreed shall be subject to the approval of]<sup>1</sup> the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to reach agreement upon the tariffs.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 11 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of article 11 of the present Agreement.

(6) The tariffs established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article.

### Article 9. STATISTICS

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 statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline on the agreed services.

### Article 10. CONSULTATIONS

There shall be regular and frequent consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

### Article 11. SETTLEMENT OF DISPUTES

(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.

<sup>1</sup> The words between brackets are not part of the authentic English text and have been added by the Secretariat—Les mots entre crochets ne font pas partie du texte authentique anglais et ont été ajoutés par le Secrétariat.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of thirty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. Where the President possesses the nationality of one of the two Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office shall make the necessary appointments. The third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

(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 the designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this article, the other Contracti[ng] Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default as the case may be.

#### *Article 12. MODIFICATIONS*

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracti[ng] Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force 45 days after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(2) The present Agreement shall be amended so as to conform with any general multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

#### *Article 13. TERMINATION*

Either Contracti[ng] Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of terminat[i]on is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### *Article 14. REGISTRATION*

The present Agreement and any exchange of diplomatic notes containing modifications thereof shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 15.* ENTRY INTO FORCE

This Agreement will enter into force sixty days from the date of signature.

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

DONE in duplicate at Vienna this eleventh day of April, 1973, in the English language.

[Signed]

DEJ TALABHAT  
Ambassador Extraordinary  
and Plenipotentiary  
For the Government  
of the Kingdom of Thailand

[Signed]

DR. RUDOLF KIRCHSCHLÄGER  
Federal Minister  
of Foreign Affairs  
For the Austrian  
Federal Government

SCHEDULE

SECTION 1

Route to be operated in both directions by the airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of Thailand:

Bangkok via intermediate points to Vienna and points beyond.

The designated airline or airlines of the Kingdom of Thailand may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at Bangkok.

SECTION 2

Route to be operated in both directions by the airline or airlines designated by the Austrian Federal Government:

Vienna via intermediate points to Bangkok and points beyond.

The designated airline or airlines of Austria may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at Vienna.

---

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAÏLANDE ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume de Thaïlande et le Gouvernement fédéral d'Autriche,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>,

Désireux de conclure un accord pour compléter ladite Convention, en vue d'établir des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier.* DÉFINITIONS

1) Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention, conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Royaume de Thaïlande, le Ministère des communications, ou toute personne ou organisme autorisé à remplir, dans le domaine de l'aviation civile, toutes fonctions exercées par le Ministère des communications ou des fonctions similaires et, dans le cas du Gouvernement fédéral d'Autriche, le Ministère fédéral des communications ou toute personne ou organisme autorisé à remplir, dans le domaine de l'aviation civile, toutes fonctions exercées par le Ministère fédéral des communications;

c) L'expression « entreprise désignée » désigne l'entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie contractante, conformément à l'article III du présent Accord, comme étant chargée d'exploiter les services aériens sur les routes indiquées dans ladite notification;

d) Le terme « territoire » désigne, pour chaque Etat, les régions terrestres et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat;

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

f) Le mot « tableau » désigne le tableau des routes annexé au présent Accord ou modifié conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 10 juin 1973, soit 60 jours après la date de la signature, conformément à l'article 15.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209 et vol. 740, p. 21.

2) Le tableau forme partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord comportera une référence au tableau.

#### *Article 2. DROITS COMMERCIAUX*

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes indiquées dans le Tableau, ci-après appelés respectivement « les services convenus » et « les routes indiquées ».

2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs des entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) D'y faire des escales non commerciales;
- c) D'y faire escale aux points indiqués dans le tableau annexé au présent Accord en vue de débarquer et d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier en provenance ou à destination d'autres points spécifiés à cette fin.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

#### *Article 3. AUTORISATIONS, SUSPENSION ET RÉVOCATION*

1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2) Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

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

4) Chaque Partie contractante pourra refuser d'agréer une entreprise et retenir ou révoquer l'octroi à une entreprise des privilèges spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces privilèges par une entreprise dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ses ressortissants.

5) Après qu'il aura été satisfait aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, l'entreprise ainsi désignée et autorisée pourra, à tout moment, commencer l'exploitation des services convenus, étant entendu cependant qu'un service ne sera pas exploité jusqu'à ce qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 8 du présent Accord soit en vigueur en ce qui le concerne.

6) Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des privilèges spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou soumettre

l'exercice de ces privilèges aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où l'entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les privilèges ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord; il est entendu toutefois qu'à moins qu'il ne soit nécessaire de procéder immédiatement à la suspension des privilèges ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

#### *Article 4.* RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

Les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et encore en vigueur seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître comme valables, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à l'un de ses propres ressortissants ou validés par un autre Etat.

#### *Article 5.* EXEMPTION DE DROITS DE DOUANE ET D'AUTRES DROITS OU TAXES

1) Les aéronefs affectés à des services internationaux par l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs, seront exempts de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, étant entendu que cet équipement, ces approvisionnements demeureront à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2) Seront aussi exempts de ces droits et taxes, à l'exception des redevances correspondant à des services :

- a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de cette Partie, et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs desservant une route indiquée, sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs utilisés sur une route, indiquée par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés à des aéronefs utilisés sur une route, indiquée par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, même lorsqu'ils doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

Il pourra être exigé que les produits visés aux sous-paragraphes *a*, *b* et *c* ci-dessus soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3) L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les approvisionnements restant à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'une ou l'autre Partie contractante, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou auront reçu une autre destination autorisée par les règlements douaniers.

### Article 6. RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ

1) Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour transporter sur les services convenus le trafic originaire du territoire de l'une des Parties contractantes à destination du territoire de l'autre Partie et chacune des entreprises désignées devra considérer comme ayant un caractère complémentaire le trafic originaire du territoire de l'autre Partie contractante ayant pour destination des points situés sur les routes indiquées et le trafic originaire de l'un de ces points et ayant pour destination le territoire de l'autre Partie contractante. Lorsque le trafic a son origine sur le territoire de l'une des Parties contractantes et a pour destination des points sur les routes indiquées ou vice versa, l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante devra offrir, pour le transport de ce trafic, une capacité qui tienne compte de l'intérêt prioritaire de l'entreprise désignée par la première Partie contractante concernant ce trafic, afin de ne pas lui porter indûment préjudice.

2) Les services convenus qu'assurera l'entreprise désignée par chaque Partie contractante devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but primordial de fournir une capacité suffisante pour répondre à la demande de trafic passagers, marchandises et courrier à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise.

3) Pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante et débarqués, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'Etats tiers ou vice versa, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux besoins de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux besoins de trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région; et
- c) Aux besoins de l'exploitation économique des services long-courriers.

4) La capacité initiale à fournir sera déterminée par les deux Parties contractantes avant la mise en exploitation des services convenus. Par la suite, la capacité à fournir sera examinée de temps à autre par les autorités aéronautique des Parties contractantes et toute modification de la capacité qui aura été convenue sera confirmée par un échange de notes.

5) Aussi longtemps à l'avance qu'il est possible, mais 30 jours au moins avant l'inauguration ou la modification d'un service convenu ou 30 jours au plus tard après réception d'une demande des autorités aéronautiques, l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes fournira aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les renseignements concernant la nature des services, les horaires, les types d'avions, et notamment la capacité assurée sur chacune des routes indiquées et tous autres renseignements qui pourraient être nécessaires pour prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante que les conditions du présent Accord sont dûment respectées.

### Article 7. TRANSFERT DES RECETTES ET REPRÉSENTATION

1) Les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties contractantes jouiront d'un traitement équitable et égal dans l'exploitation des services convenus sur leurs routes respectives.



2) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes bénéficieront, pour la vente des titres de transport aérien, des mêmes avantages existant dans le cadre de la réglementation concernant les devises de chaque Partie contractante. Chaque Partie contractante accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer l'excédent des recettes par rapport aux dépenses que cette entreprise a réalisé sur le territoire de la première Partie contractante en transportant des passagers, des bagages, du courrier et des marchandises.

3) Les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties contractantes auront le droit d'entretenir le personnel technique et commercial voulu pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées et d'établir et d'exploiter des agences sur le territoire de l'autre Partie contractante.

#### *Article 8. TARIFS*

1) Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques de chaque service (par exemple, les normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises sur toute partie de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2) Les tarifs visés au paragraphe ci-dessus, ainsi que les commissions d'agence, seront si possible fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées pour chacune des routes convenues; les entreprises devront, autant que possible, se laisser guider par les décisions qui sont applicables d'après la procédure établie par les Conférences de trafic de l'Association du transport aérien international (IATA). [Les tarifs ainsi convenus devront être approuvés par]<sup>1</sup> les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre ou si, pour toute autre raison, il se révèle impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions de l'alinéa 2 ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de parvenir à un accord sur les tarifs.

4) Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre pour approuver un des tarifs qui leur sont soumis en conformité de l'alinéa 2 du présent article, ou pour déterminer un tarif en conformité de l'alinéa 3 du même article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord.

5) Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes le désapprouvent, sauf application des dispositions de l'article 11 du présent Accord.

6) Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

#### *Article 9. STATISTIQUES*

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont elles auront besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise ou les entreprises désignées par la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus.

<sup>1</sup> Les mots entre crochets ne font pas partie du texte authentique anglais et ont été ajoutés par le Secrétariat.—The words between brackets are not part of the authentic English text and have been added by the Secretariat.

### *Article 10.* CONSULTATIONS

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront régulièrement et fréquemment de manière à maintenir une étroite collaboration dans tous les domaines intéressant l'application du présent Accord.

### *Article 11.* RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme ou, à la demande de l'une d'elles, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie contractante en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nommera un arbitre dans un délai de 60 jours à compter de la réception par l'une des Parties contractantes d'une note adressée par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend et le troisième arbitre devra être désigné dans un nouveau délai de 30 jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai indiqué ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans le délai indiqué, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas. Lorsque le Président du Conseil de l'OACI a la nationalité de l'une des deux Parties contractantes ou s'il ne peut pour quelque autre raison s'acquitter de ses fonctions, le premier vice-président procédera aux nominations nécessaires. Le troisième arbitre sera le ressortissant d'un Etat tiers et il remplira les fonctions de président du tribunal arbitral.

3) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en application du paragraphe 2 du présent article.

4) Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise qu'elle aura désignée ne se conforme pas à une décision prise en application du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie pourra restreindre, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle aura octroyés en vertu du présent Accord à la Partie contractante défaillante ou à l'entreprise désignée défaillante, selon le cas.

### *Article 12.* MODIFICATIONS

1) Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une ou plusieurs dispositions du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie contractante; de telles consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques et qui pourront être menées de vive voix ou par correspondance, commenceront dans les 60 jours suivant la date de la demande. Les modifications adoptées entreront en vigueur 45 jours après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2) Le présent Accord sera modifié de façon à être conforme à toute convention générale multilatérale liant les deux Parties contractantes.

### *Article 13.* DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin 12 mois après la date de réception de la notification par

l'autre Partie, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie omet d'en accuser réception, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 14.* ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tout échange de notes diplomatiques portant modification de l'Accord seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 15.* ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur 60 jours après la date de la signature.

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

FAIT à Vienne, le 11 avril 1973, en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement  
du Royaume de Thaïlande :  
L'Ambassadeur extraordinaire  
et plénipotentiaire  
du Royaume de Thaïlande,

[Signé]

DEJ TALABHAT

Pour le Gouvernement fédéral  
autrichien :

Le Ministre fédéral  
des affaires étrangères,

[Signé]

RUDOLF KIRCHSCHLÄGER

TABLEAU DES ROUTES

SECTION 1

Route à exploiter dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume de Thaïlande :

De Bangkok à Vienne via des points intermédiaires, et des points au-delà.

L'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume de Thaïlande pourront, lors de tout vol, omettre de faire escale à l'un quelconque des points ci-dessus, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur tête de ligne à Bangkok.

SECTION 2

Route à exploiter dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement fédéral d'Autriche :

De Vienne à Bangkok par des points intermédiaires, et des points au-delà.

L'entreprise ou les entreprises désignées par l'Autriche pourront, lors de tout vol, omettre de faire escale à l'un quelconque des points ci-dessus, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur tête de ligne à Vienne.



No. 13107

---

**CZECHOSLOVAKIA  
and  
MALAYSIA**

**Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Prague on 2 May 1973**

*Authentic texts: Czech, Malay and English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 28 February 1974.*

---

**TCHÉCOSLOVAQUIE  
et  
MALAISIE**

**Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Prague le 2 mai 1973**

*Textes authentiques : tchèque, malais et anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 28 février 1974.*

[CZECH TEXT — TEXTE TCHÈQUE]

## DOHODA MEZI VLÁDOU ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY A VLÁDOU MALAJŠIE O LETECKÝCH SLUŽBÁCH MEZI A ZA JEJICH ÚZEMÍMI

Vláda Československé socialistické republiky a vláda Malajsie, jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a vedeny přáním uzavřít dohodu za účelem zřízení leteckých služeb mezi a za jejich územími, dohodly se takto:

*Článek 1.* Pro účely této Dohody, pokud ze souvislosti nevyplývá jinak:

a) výraz „Úmluva“ znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví otevřenou k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944 a zahrnuje všechny Přílohy přijaté podle článku 90 této Úmluvy a všechny změny Příloh nebo Úmluvy podle jejich článků 90 a 94;

b) výraz „letecký úřad“ znamená pokud jde o Československou socialistickou republiku federální ministerstvo dopravy a každou jinou osobu nebo orgán pověřený prováděním úkolů, které jsou v současné době vykonávány tímto federálním ministerstvem dopravy nebo podobných úkolů, a pokud jde o Malajšii ministra spojů a každou jinou osobu nebo orgán pověřený prováděním úkolů, které jsou v současné době vykonávány tímto ministrem nebo podobných úkolů;

c) výraz „určený letecký podnik“ znamená letecký podnik, který jedna smluvní strana určila písemným oznámením druhé smluvní straně v souladu s článkem 3 této Dohody k provozování leteckých služeb na tratích stanovených v Příloze k této Dohodě;

d) výraz „území“ ve vztahu ke státu znamená pozemní oblasti a teritoriální vody k nim přiléhající a spadající pod svrchovanost, suzerenitu, ochranu nebo mandát tohoto státu;

e) výrazy „letecká služba“, „mezinárodní letecká služba“, „letecký podnik“ a „přistání pro neobchodní účely“ mají význam uvedený v článku 96 Úmluvy; a

f) výrazy „dohodnuté služby“ a „stanovené tratě“ znamenají mezinárodní letecké služby a tratě uvedené v Příloze k této Dohodě.

*Článek 2.* 1) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva stanovená v této Dohodě za účelem zřízení leteckých služeb na tratích uvedených v příslušné části připojeného seznamu (dále jen „dohodnuté služby“ a „stanovené tratě“). Dohodnuté služby mohou být zahájeny okamžitě nebo později podle přání smluvní strany, které budou práva poskytnuta.

2) S výhradou ustanovení této Dohody letecké podniky určené každou ze smluvních stran budou při provozu dohodnuté služby na stanovené trati užívat tato práva:

a) létat bez přistání přes území druhé smluvní strany,

b) přistávat na uvedeném území pro neobchodní účely a

c) přistávat na uvedeném území v bodech stanovených pro tuto trať v seznamu k této Dohodě pro účely vykládání a nakládání cestujících, zboží a pošty v mezinárodní přepravě.

3) Žádné ustanovení odstavce 2) tohoto článku nedává leteckým podnikům jedné smluvní strany právo na území druhé smluvní strany nakládat cestující, zboží nebo poštu přepravované za náhradu nebo plat s určením do jiného bodu na území této druhé smluvní strany.

*Článek 3.* 1) Každá smluvní strana má právo určit písemným oznámením druhé smluvní straně jeden nebo více leteckých podniků k provozování dohodnutých služeb na stanovených tratích.

2) Po obdržení písemného určení druhá smluvní strana udělí s výhradou ustanovení odstavce 3) a 4) tohoto článku bez odkladu určenému leteckému podniku nebo leteckým podnikům příslušné provozní oprávnění.

3) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat od leteckého podniku určeného druhou smluvní stranou, aby prokázal svou způsobilost dodržovat podmínky podle zákonů a předpisů, které tento úřad obvykle a přiměřeně uplatňuje v souladu s ustanoveními Úmluvy při provozu mezinárodních obchodních leteckých služeb.

4) Každá smluvní strana může odmítnout určený letecký podnik a odepřít či odvolat práva udělená leteckému podniku podle odstavce 2) článku 2 této Dohody nebo uložit leteckému podniku při využívání těchto práv takové podmínky, které považuje za nezbytné, v případě kdy není jista, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola leteckého podniku náleží smluvní straně, která určuje letecký podnik, nebo v případě konsorcia leteckých podniků vládě nebo státním příslušníkům států, jejichž letecké podniky tvoří toto konsorcium; pokud jde o konsorcium platí výhrada, že existují platné dohody o letecké dopravě mezi smluvní stranou, od níž je vyžadováno provozní položení, a každým ze států, jejichž letecké podniky tvoří konsorcium, a týkají se uvažované letecké služby.

5) Kdykoliv poté, co ustanovení odstavce 1) a 2) tohoto článku byla splněna, letecký podnik k tomu určený a oprávněný může zahájit provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že služba bude provozována teprve tehdy, až budou v souladu s ustanoveními článku 7 této Dohody pro takovou službu stanoveny tarifní podmínky.

6) Každá smluvní strana může zastavit využívání práv udělených leteckému podniku podle odstavce 2) článku 2 této Dohody nebo uložit leteckému podniku při jejich využívání takové podmínky, které považuje za nezbytné, v případě kdy se letecký podnik nebude řídit zákony a předpisy smluvní strany, jež tato práva poskytuje, nebo jinak při provozování letecké služby nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými v této Dohodě; platí při tom výhrada, že pokud by okamžité zastavení výkonu práv nebo uložení podmínek nebylo nezbytné k zabránění dalšímu porušování zákonů a předpisů, bude uplatněno teprve po poradě s druhou smluvní stranou.

*Článek 4.* 1) Letadla používaná k provozu mezinárodních služeb určenými leteckými podniky obou smluvních stran jakož i jejich obvyklé vybavení, náhradní díly, pohonné hmoty a mazací oleje, zásoby letadla (včetně potravy, nápojů a tabáku) uložené na palubě takového letadla budou osvobozeny ode všech celních poplatků, inspekčních daní a jiných poplatků a dávek při příletu na území druhé smluvní strany za předpokladu, že takové vybavení a zásoby zůstanou na palubě letadla až do doby, kdy budou znovu vyvezeny.

2) Pohonné hmoty, mazací oleje, náhradní díly, obvyklé vybavení a zásoby letadla dovezené na území jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo pro tento letecký podnik nebo přijaté na palubu letadla určeného leteckého podniku s tím, že budou použity výhradně při provozování mezinárodních služeb, budou osvobozeny ode všech národních poplatků a dávek

včetně celních poplatků a inspekčních daní ukládaných na území první smluvní strany, i když tyto zásoby mají být použity na úsecích cesty provedených nad územím smluvní strany, v níž byly vzaty na palubu. Může být požadováno, aby shora uvedený materiál byl pod celním dohledem nebo kontrolou.

3) Obvyklé zařízení letadla, náhradní díly, zásoby letadla, pohonné hmoty a mazací oleje ponechávané na palubě letadla jedné smluvní strany mohou být vyloženy na území druhé smluvní strany pouze se souhlasem celních úřadů této strany, které mohou požádat, aby tento materiál byl uložen pod jejich dohledem až do doby, kdy bude znovu vyvezen nebo s ním bude jinak naloženo v souladu s celními předpisy.

4) Pohonné hmoty, mazací oleje, náhradní díly, obvyklé vybavení letadla a zásoby letadla přijaté na palubu letadla jedné smluvní strany na území druhé smluvní strany a použité výlučně při letech mezi dvěma body na území téže smluvní strany, nebudou z hlediska celních poplatků, inspekčních daní a jiných podobných národních a místních poplatků a dávek požívat méně příznivý režim než jaký je poskytován národním leteckým podnikům nebo leteckým podnikům požívajícím nejvyšších výhod, které provozují takové lety.

5) Cestující, zavazadla a zboží v přímém transitu přes území jedné smluvní strany a neopouštějící část letiště určenou pro takový účel budou podrobeni pouze velmi zjednodušené kontrole. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu budou osvobozeny od celních poplatků a jiných podobných dávek.

*Článek 5.* 1) Letecké podniky obou smluvních stran budou mít řádné a stejné možnosti k provozování dohodnutých služeb na stanovených tratích mezi jejich územími.

2) Při provozování dohodnutých služeb letecké podniky každé smluvní strany budou brát v úvahu zájmy leteckých podniků druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování služeb, které tyto podniky provozují na zcela nebo zčásti shodných tratích.

3) Dohodnuté služby provozované určenými leteckými podniky smluvních stran budou v úzkém vztahu k poptávce veřejnosti po přepravě na stanovených tratích a jejich hlavním cílem bude za předpokladu rozumného vytížení vytvoření přiměřené kapacity, podle průběžně a rozumně uvažovaných požadavků, k přepravě cestujících, zboží a pošty pocházející z území smluvní strany, jež určila letecký podnik, nebo s určením pro toto území. Nabídka přepravy cestujících, zboží a pošty nakládaných nebo vykládaných v bodech na stanovených tratích na území jiných států než států, jež určily letecký podnik, bude určena v souladu se všeobecnými zásadami, že kapacita bude posuzována v souvislosti

- a) s přepravní poptávkou na území smluvní strany, jež určila letecký podnik, a z tohoto území;
- b) s přepravní poptávkou oblasti, přes níž letecký podnik provozuje své lety, při čemž se vezmou v úvahu jiné dopravní služby zřízené leteckými podniky států v této oblasti;
- c) s poptávkou na přímý spoj leteckého podniku.

*Článek 6.* 1) Zákony a předpisy jedné smluvní strany upravující vstup na její území a výstup letadla provozujícího mezinárodní let nebo létání takového letadla nad tímto územím budou se vztahovat na určený letecký podnik druhé smluvní strany.

2) Zákony a předpisy jedné smluvní strany upravující vstup, pobyt a výstup z jejího území cestujících, posádky, nákladu či pošty, jako jsou formality týkající se vstupu a výstupu, jakož i opatření výjezdová a příjezdová, celní a zdravotnická bu-



dou se vztahovat na cestující, posádku, náklad či poštu přepravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany, pokud jsou na uvedeném území.

3) Obě smluvní strany se zavazují, že neposkytnou žádné zvláštní výhody svým vlastním leteckým podnikům ve srovnání s určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany při provádění zákonů a předpisů podle ustanovení tohoto článku.

4) Při používání letišť a jiných zařízení jedné smluvní strany určený letecký podnik druhé smluvní strany nebude platit poplatky vyšší než by platilo letadlo první smluvní strany při pravidelných mezinárodních leteckých službách.

**Článek 7.** 1) Tarify pro kteroukoliv dohodnutou službu budou stanoveny v přiměřené výši, přičemž bude náležitě přihlíženo ke všem potřebným činitelům jako jsou provozní náklady, přiměřený zisk, charakteristiky letu (jako jsou standardy rychlosti a vybavení letadla) a tarify jiných leteckých podniků na kterémkoliv úseku stanovené tratě. Tarify budou stanoveny v souladu s následujícími ustanoveními tohoto článku.

2) Tarify uvedené v odstavci 1) tohoto článku spolu s částkami agentských provizí uplatňovaných v souvislosti s nimi budou, bude-li to možné, sjednány pro každou stanovenou trať mezi určenými leteckými podniky, jichž se to týká, po poradě s jinými leteckými podniky provozujícími dopravu na celém úseku takové tratě nebo její části, a dohoda o tom bude uzavřena, kde to bude možné, prostřednictvím k tomu účelu vytvořené procedury Mezinárodního sdružení leteckých dopravců. Takto sjednané tarify podléhají schválení leteckých úřadů obou smluvních stran.

3) Nedosáhnou-li určené letecké podniky dohody o tarifech nebo nemůže-li být z jiného důvodu dosaženo dohody o tarifech v souladu s ustanoveními odstavce 2) tohoto článku, letecké úřady smluvních stran se samy pokusí tarify určit.

4) Nebudou-li moci letecké úřady schválit tarify předložené jim podle odstavce 2) tohoto článku nebo tarify určit podle odstavce 3), spor bude řešen v souladu s ustanoveními článku 12 této Dohody.

5) Žádné tarify nevstoupí v platnost jestliže letecké úřady smluvních stran s nimi nevysloví souhlas, s výjimkou případu, kdy dojde k urovnání podle ustanovení článku 12 této Dohody.

6) Tarify sjednané v souladu s ustanoveními tohoto článku budou platit do doby než dojde ke sjednání nových tarifů v souladu s ustanoveními tohoto článku.

**Článek 8.** 1) Převody přebytků z příjmů dosažených určeným leteckým podnikem kterékoliv smluvní strany na území druhé smluvní strany se budou provádět podle devizových předpisů platných na území této smluvní strany v některé z volně směnitelných měn.

2) Smluvní strany umožní převody takových prostředků do druhé země; tyto převody budou prováděny bez průtahů.

**Článek 9.** Letecký úřad každé smluvní strany bude dodávat leteckému úřadu druhé smluvní strany na požádání takové pravidelné nebo jiné statistické přehledy, jež mohou být rozumně požadovány pro účely posuzování kapacity poskytované při dohodnutých službách určenými leteckými podniky první smluvní strany. Taková přehledy budou obsahovat veškeré informace potřebné k určení objemu přepravy provedené těmito leteckými podniky při dohodnutých službách a místa odletu a cílové určení přepravy, pokud údaje o tom budou k dispozici.

**Článek 10.** Ke koordinaci opatření týkajících se letecké dopravy a obsluhování letadla každá smluvní strana udělí určenému leteckému podniku druhé smluvní

strany při skutečném provozování dohodnutých služeb oprávnění udržovat na území první smluvní strany personál, jehož druh a počet bude čas od času sjednán mezi leteckými úřady smluvních stran.

*Článek 11.* Letecké úřady smluvních stran se budou pravidelně a často radit, aby byla zajištěna úzká spolupráce ve všech otázkách týkajících se provádění této Dohody.

*Článek 12.* Jakýkoliv spor týkající se výkladu nebo provádění této Dohody nebo její Přílohy bude urovnán přímým jednáním mezi leteckými úřady smluvních stran. Jestliže mezi leteckými úřady nebude dosaženo dohody, spor bude urovnán diplomatickou cestou.

*Článek 13.* 1) Jestliže jedna ze smluvních stran bude považovat za žádoucí změnit ustanovení této Dohody, může požádat o poradu leteckých úřadů obou smluvních stran k uvažované změně. Porada se uskuteční do šedesáti dnů ode dne podání žádosti. Dohodnou-li se letecké úřady na změnách této Dohody, změny vstoupí v platnost jakmile budou potvrzeny výměnou not diplomatickou cestou.

2) Změny Přílohy k této Dohodě mohou být prováděny předběžně od data dohodnutého leteckými úřady a vstoupí v platnost jakmile budou potvrzeny výměnou diplomatických not.

3) Jestliže obecná mnohostranná dohoda týkající se letecké dopravy vstoupí v platnost pro obě smluvní strany, tato Dohoda bude upravena tak, aby byla v souladu s ustanoveními mnohostranné dohody.

*Článek 14.* Každá ze smluvních stran může kdykoliv dát druhé smluvní straně písemnou výpověď přeje-li si skončit platnost této dohody. Tato výpověď bude zároveň sdělena Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Jestliže byla taková písemná výpověď dána, skončí platnost této Dohody dvanáct měsíců ode dne, kdy výpověď obdržela druhá smluvní strana, pokud výpověď nebude po vzájemné dohodě odvolána před uplynutím tohoto období. Nebude-li potvrzeno přijetí výpovědi druhou smluvní stranou, výpověď bude považována za doručenou čtrnáct dní poté co ji obdržela Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

*Článek 15.* Tato Dohoda a jakákoliv výměna not v souladu s článkem 13 bude registrována u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

*Článek 16.* Tato Dohoda vstoupí v platnost dnem podpisu.

NA DŮKAZ TOHO podepsaní, mající řádné zmocnění svých vlád, podepsali tuto Dohodu.

DÁNO v Praze dne 2. května 1973 ve třech autentických textech v jazyce českém, malajském a anglickém. V případě rozporu bude text v jazyce anglickém považován za rozhodující.

Za vládu Československé  
socialistické republiky:

STANISLAV KREBS

Za vládu  
Malajsie:

DATUK HAJI ABU HASSAN BIN ABDULLAH

## PRÍLOHA

## SEZNAM I

*Tratě, jež může provozovat určený letecký podnik  
Československé socialistické republiky*

<i>Sloupec 1</i>	<i>Sloupec 2</i>	<i>Sloupec 3</i>	<i>Sloupec 4</i>
<i>Body odletu</i>	<i>Mezilehlé body</i>	<i>Bod v Malajsii</i>	<i>Body za Malajsií</i>
Praha Bratislava	Bělehrad Athény Nicosia Káhira Bejrut Teherán Kuvajt Karáči Dháka Bombaj Colombo Moskva nebo Taškent Phnom Penh Bangkok	Kuala Lumpur	Singapur Džakarta Hong Kong Manila Tokyo Perth Sydney nebo Melbourne

Určený letecký podnik nebo podniky Československé socialistické republiky mohou při kterémkoliv letu nebo při všech letech vynechávat přistání v kterémkoliv z výše uvedených bodů pokud dohodnuté služby na této trati budou začínat v bodě na československém území.

## SEZNAM II

*Tratě, jež může provozovat určený letecký podnik Malajsie*

<i>Sloupec 1</i>	<i>Sloupec 2</i>	<i>Sloupec 3</i>	<i>Sloupec 4</i>
<i>Body odletu</i>	<i>Mezilehlé body</i>	<i>Bod v Československu</i>	<i>Body za Československem</i>
Kuala Lumpur	Bangkok Colombo Madras nebo Bombaj Dillí Dháka Karáči Kuvajt Teherán Bejrut Bahrejn Taškent nebo Moskva Káhira Athény Bělehrad Řím	Praha	pět bodů v Evropě včetně Frankfurtu, Paříže, Londýna a dva body ve Spojených státech amerických

Určený letecký podnik Malajsie může při kterémkoliv letu nebo při všech letech vynechávat přistání v kterémkoliv z výše uvedených bodů pokud dohodnuté služby na této trati budou začínat v bodě na malajsijském území.

POZNÁMKA: Pokud jde o nespecifikované body v sloupci 4 seznamu II malajsijských tratí bylo dohodnuto, že tyto nespecifikované body budou určeny po vzájemném poradě.

[MALAY TEXT—TEXTE MALAIS]

PERJANJIAN ANTARA KERAJAAN REPUBLIK SOSIALIS CZECHOSLOVAKIA DENGAN KERAJAAN MALAYSIA UNTUK PERKHIDMATAN UDARA DI ANTARA DAN DI LUAR WILAYAH-WILAYAHNYA MASING-MASING

Kerajaan Republik Sosialis Czechoslovakia dan Kerajaan Malaysia,  
Sebagai pihak-pihak dalam Konvensyen berkenaan dengan Penerbangan Awam, dan,

Dengan tujuan hendak membuat suatu Perjanjian bagi maksud mengadakan perkhidmatan udara di antara dan di luar wilayah-wilayahnya masing-masing,

Telah bersetuju seperti berikut:

*Perkara 1.* Bagi maksud Perjanjian ini, melainkan jika kandungan ayatnya menghendaki makna yang lain:

(a) istilah “Konvensyen” ertinya Konvensyen berkenaan dengan Penerbangan Awam Antarabangsa yang dibuka untuk ditandatangani di Chicago pada tujuh haribulan Disember, 1944, dan termasuklah apa-apa Lampiran yang diterima di bawah Perkara 90 Konvensyen itu dan apa-apa pindaan bagi Lampiran-Lampiran atau Konvensyen itu di bawah Perkara 90 dan 94 Konvensyen itu;

(b) istilah “pihakberkuasa penerbangan”, mengenai Republik Sosialis Czechoslovakia, ertinya Kementerian Persekutuan Pengangkutan dan mana-mana orang atau badan yang diberikuasa untuk menyempurnakan apa-apa tugas yang pada masa sekarang dijalankan oleh Kementerian Persekutuan Pengangkutan yang tersebut itu atau tugas-tugas yang seumpamanya; dan, mengenai Malaysia, ertinya Menteri Perhubungan dan mana-mana orang atau badan yang diberikuasa untuk menyempurnakan apa-apa tugas yang pada masa sekarang dijalankan oleh Menteri yang tersebut atau tugas-tugas yang seumpamanya;

(c) istilah “perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan” ertinya suatu perkhidmatan penerbangan yang telah ditetapkan oleh satu Pihak Berjanji melalui pemberitahuan bertulis kepada Pihak Berjanji yang satu lagi itu mengikut Perkara 3 Perjanjian ini, untuk menjalankan perkhidmatan udara pada jalan-jalan yang ditentukan dalam Lampiran kepada Perjanjian ini;

(d) istilah “wilayah”, berhubung dengan sesuatu Negara, ertinya kawasan-kawasan darat dan perairan wilayah yang berdamping dengannya di bawah kedaulatan, pertuanan, naungan atau peramanahan Negara itu;

(e) istilah-istilah “perkhidmatan udara”, “perkhidmatan udara antarabangsa”, “perkhidmatan penerbangan” dan “singgah bukan maksud-maksud lalulintas” mempunyai erti yang diberi kepadanya masing-masing dalam Perkara 96 Konvensyen itu; dan

(f) istilah-istilah “perkhidmatan yang dipersetujui” dan “jalan-jalan yang ditentukan” ertinya perkhidmatan udara antarabangsa dan jalan-jalan yang ditentukan dalam Lampiran kepada Perjanjian ini.

*Perkara 2.* 1. Tiap-tiap satu Pihak Berjanji adalah memberi kepada Pihak Berjanji yang satu lagi itu hak-hak yang ditentukan dalam Perjanjian ini bagi maksud mengadakan perkhidmatan udara pada jalan-jalan yang ditentukan dalam Sek-

syen yang berkenaan dalam Jadual kepada Perjanjian ini (kemudian daripada ini disebut “perkhidmatan yang dipersetujui” dan “jalan-jalan yang ditentukan”). Perkhidmatan yang dipersetujui itu boleh dimulakan dengan rasmi dengan segera atau pada suatu tarikh yang kemudian mengikut pilihan Pihak Berjanji yang diberi hak-hak itu.

2. Tertakluk kepada peruntukan Perjanjian ini, perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan oleh tiap-tiap satu Pihak Berjanji hendaklah menikmati keistimewaan-keistimewaan yang berikut semasa menjalankan sesuatu perkhidmatan yang dipersetujui pada sesuatu jalan yang ditentukan:

- (a) terbang tanpa mendarat melalui wilayah Pihak Berjanji yang satu lagi itu;
- (b) singgah dalam wilayah yang tersebut itu bagi maksud-maksud bukan lalulintas; dan
- (c) singgah dalam wilayah yang tersebut itu pada tempat-tempat yang ditentukan bagi Jalan itu dalam Jadual kepada Perjanjian ini bagi maksud menurunkan dan mengambil naik lalulintas antarabangsa yang terdiri daripada penumpang-penumpang, kargo dan mel.

3. Tiada apa-apa jua dalam perenggan (2) Perkara ini boleh disifatkan sebagai memberi keistimewaan kepada perkhidmatan penerbangan satu Pihak Berjanji untuk mengambil naik, dalam wilayah Pihak Berjanji yang satu lagi itu, penumpang-penumpang, kargo atau mel yang dibawa untuk mendapat bayaran atau sewa dan yang ditujukan ke suatu tempat lain dalam wilayah Pihak Berjanji yang satu lagi itu.

*Perkara 3.* 1. Tiap-tiap satu Pihak Berjanji adalah mempunyai hak untuk menetapkan secara bertulis kepada Pihak Berjanji yang satu lagi itu satu atau lebih perkhidmatan penerbangan bagi maksud menjalankan perkhidmatan yang dipersetujui pada jalan-jalan yang ditentukan.

2. Apabila diterima penetapan itu, Pihak Berjanji yang satu lagi itu hendaklah, tertakluk kepada peruntukan perenggan (3) dan (4) Perkara ini, dengan tidak lengah memberi kepada perkhidmatan penerbangan atau perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan itu kebenaran untuk menjalankan perkhidmatan yang berkenaan itu.

3. Pihakberkuasa penerbangan bagi satu Pihak Berjanji boleh menghendaki sesuatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Berjanji yang satu lagi itu memuaskannya bahawa perkhidmatan penerbangan itu adalah berkelelayakan untuk memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan di bawah undang-undangdan peraturan-peraturan yang biasa dan menasabah dikenakan olehnya bagi menepati peruntukan-peruntukan Konvensyen itu ke atas perjalanan perkhidmatan udara perdagangan antarabangsa.

4. Tiap-tiap satu Pihak Berjanji ada mempunyai hak untuk enggan menerima penetapan esuatu perkhidmatan penerbangan dan untuk tidak memberi atau untuk menarik balik keistimewaan-keistimewaan yang ditentukan dalam perenggan (2) Perkara 2 Perjanjian ini atau untuk mengenakan apa-apa syarat yang difikirkannya perlu atas penggunaan keistimewaan-keistimewaan itu oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan apabila ianya tidak berpuashati bahawa sebahagian besar hak kepunyaan dan kawalan yang berkesan bagi perkhidmatan penerbangan itu ada terletak-hak pada Pihak Berjanji atau rakyat Pihak Berjanji yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu, atau mengenai perkhidmatan penerbangan konsortium, pada Kerajaan atau rakyat Negara-negara yang mengadakan perkhidmatan penerbangan-nya dalam konsortium itu; dengan syarat bahawa, berkenaan dengan sesuatu konsortium, perjanjian-perjanjian pengangkutan udara yang memperuntukkan perkhidmatan udara yang berkenaan itu ada berkuatkuasa di antara Pihak Berjanji yang ke-

benarannya diminta untuk menjalankan perkhidmatan itu dengan tiap-tiap satu Negara yang mengadakan perkhidmatan penerbangannya dalam konsortium itu.

5. Pada bila-bila masa selepas peruntukan perenggan (1) dan (2) Perkara ini dipatuhi, esuatu perkhidmatan penerbangan yang di tetap dan dibenarkan sedemikian boleh mula menjalankan perkhidmatan yang dipersetujui itu dengan syarat bahawa sesuatu perkhidmatan tidak boleh dijalankan melainkan jika suatu tarif yang telah ditetapkan mengikut peruntukan Perkara 7 Perjanjian ini ada berkuatkuasa berkenaan dengan perkhidmatan itu.

6. Tiap-tiap satu Pihak Berjanji ada mempunyai hak untuk menggantung daripada digunakan oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan keistimewaan-keistimewaan yang ditentukan dalam perenggan (2) Perkara 2 Perjanjian ini atau untuk mengenakan apa-apa syarat yang difikirkannya perlu ke atas penggunaan keistimewaan-keistimewaan itu oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan apabila perkhidmatan penerbangan itu tidak mematuhi undang-undang atau peraturan-peraturan Pihak Berjanji yang memberi keistimewaan-keistimewaan itu atau pun tidak menjalankan perkhidmatan mengikut syarat-syarat yang ditetapkan dalam Perjanjian ini; dengan syarat bahawa hak ini boleh digunakan hanya selepas berunding dengan Pihak Berjanji yang satu lagi itu melainkan jika keistimewaan-keistimewaan itu perlu digantung atau syarat-syarat perlu dikenakan dengan segera bagi mengelakkan undang-undang dan peraturan-peraturan daripada dilanggar selanjutnya.

*Perkara 4.* 1. Kapaludara yang dijalankan dalam perkhidmatan antarabangsa oleh perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi mana-mana satu Pihak Berjanji serta kelengkapan biasanya, barang-barang ganti, bekalan bahanapi dan pelincirnya dan barang-barang kapaludara (termasuk makanan, minuman dan tembakau) yang ada dalam kapaludara itu hendaklah dikecualikan daripada segala duti kastam, bayaran pemeriksaan dan lain-lain duti atau cukai apabila sampai di wilayah Pihak Berjanji yang satu lagi itu, dengan syarat bahawa kelengkapan dan bekalan itu hendaklah tinggal dalam kapaludara itu sehingga diekspot semula.

2. Bekalan bahanapi, pelincir, barang-barang ganti, kelengkapan biasa dan barang-barang kapaludara yang dibawa masuk ke dalam wilayah satu Pihak Berjanji oleh atau bagi pihak sesuatu perkhidmatan penerbangan Pihak Berjanji yang satu lagi itu, atau yang dibawa naik ke dalam kapaludara yang dijalankan oleh perkhidmatan penerbangan itu dan yang dimaksudkan semata-mata untuk digunakan dalam menjalankan perkhidmatan antarabangsa hendaklah dikecualikan daripada segala duti dan bayaran kebangsaan, termasuk duti kastam dan bayaran pemeriksaan yang dikenakan dalam wilayah Pihak Berjanji yang pertama itu, walaupun bekalan itu akan digunakan pada bahagian-bahagian perjalanan yang dilakukan dalam wilayah Pihak Berjanji di mana bekalan dibawa naik ke dalam kapaludara itu. Bahan-bahan yang tersebut di atas itu boleh dikehendaki disimpan di bawah penyeliaan dan kawalan kastam.

3. Kelengkapan, barang-barang ganti, barang-barang kapaludara yang biasa dibawa diudara dan bekalan bahanapi dan pelincir yang disimpan dalam kapaludara mana-mana satu Pihak Berjanji boleh diturunkan dalam wilayah Pihak Berjanji yang satu lagi itu hanya dengan kelulusan pihakberkuasa kastam bagi Pihak Berjanji itu yang boleh menghendaki bahan-bahan diletakkan di bawah penyeliaannya sehingga diekspot semula atau pun dilupuskan mengikut peraturan-peraturan kastam.

4. Bahanapi, minyak pelincir, barang-barang ganti, kelengkapan biasa kapaludara dan barang-barang kapaludara yang dibawa ke dalam kapaludara satu Pihak Berjanji dalam wilayah Pihak Berjanji yang satu lagi itu dan digunakan semata-mata dalam penerbangan di antara dua tempat dalam wilayah Pihak Berjanji yang kemu-

dian tersebut itu hendaklah diberi layanan yang tidak kurang baiknya daripada yang diberi kepada perkhidmatan penerbangan kebangsaan atau kepada perkhidmatan penerbangan yang mendapat layanan yang terbaik sekali yang menjalankan penerbangan-penerbangan itu berkenaan dengan duti kastam, bayaran pemeriksaan dan lain-lain duti dan bayaran kebangsaan yang seumpamanya.

5. Penumpang-penumpang, begasi dan kargo yang dalam perjalanan terus melalui wilayah satu Pihak Berjanji dan yang tidak meninggalkan kawasan lapangan terbang yang dikhaskan bagi maksud itu hendaklah hanya tertakluk kepada suatu kawalan yang sangat sederhana. Begasi dan kargo yang dalam perjalanan terus hendaklah dikecualikan daripada duti kastam dan lain-lain cukai yang seumpamanya.

*Perkara 5.* 1. Perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan kedua-dua Pihak Berjanji hendaklah mempunyai peluang yang patut dan sama untuk menjalankan perkhidmatan yang dipersetujui pada jalan-jalan yang ditentukan di antara wilayah-wilayah masing-masing.

2. Pada menjalankan perkhidmatan yang dipersetujui, perkhidmatan penerbangan tiap-tiap satu Pihak Berjanji hendaklah mengambilkira tentang kepentingan perkhidmatan penerbangan Pihak Berjanji yang satu lagi itu supaya tidak menyentuh secara tidak berpatutan perkhidmatan yang diadakan oleh Pihak Berjanji yang kemudian tersebut itu pada kesemua atau sebahagian daripada jalan-jalan yang sama.

3. Perkhidmatan yang dipersetujui yang diadakan oleh perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak-pihak Berjanji hendaklah berpadanan dengan kehendak-kehendak awam untuk mendapat pengangkutan pada jalan-jalan yang ditentukan itu dan sebagai matlamatnya yang utama hendaklah mengadakan, berdasarkan muatan yang berpatutan, dayamuatan yang cukup bagi membawa penumpang-penumpang, kargo dan mel yang ada pada masa itu dan yang dijangka dengan menasabah akan ada berasal dari wilayah atau ditujukan ke wilayah Pihak Berjanji yang telah menetapkan perkhidmatan penerbangan itu. Peruntukan berkenaan dengan membawa penumpang-penumpang, kargo dan mel yang dibawa naik dan diturunkan di tempat-tempat pada jalan-jalan yang ditentukan dalam wilayah-wilayah Negara-negara yang lain daripada Negara yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu hendaklah dibuat mengikut prinsip-prinsip am iaitu dayamuatan itu hendaklah berpadanan dengan:

- (a) kehendak-kehendak untuk membawa lalulintas ke wilayah dan dari wilayah Pihak Berjanji yang telah menetapkan penerbangan itu;
- (b) kehendak-kehendak untuk membawa lalulintas bagi kawasan yang dilalui oleh perkhidmatan penerbangan itu setelah mengambilkira tentang perkhidmatan pengangkutan lain yang diadakan oleh perkhidmatan penerbangan Negara-negara yang terkandung dalam kawasan itu; dan
- (c) kehendak-kehendak bagi perkhidmatan penerbangan yang lalu terus.

*Perkara 6.* 1. Undang-undang dan peraturan-peraturan bagi satu Pihak Berjanji yang mengawal kemasukan kapaludara ke dalam wilayahnya dan berlepas kapaludara dari wilayahnya yang mengambil bahagian dalam pelayaran udara antarabangsa atau yang mengawal penerbangan-kapaludara itu dalam wilayahnya itu hendaklah dipakai bagi perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Berjanji yang satu lagi itu.

2. Undang-undang dan peraturan-peraturan bagi satu Pihak Berjanji yang mengawal kemasukan, tinggal-sementara dan perlepasan dalam dan dari wilayahnya penumpang-penumpang, krew, kargo atau mel, seperti cara-cara peraturan mengenai masuk, keluar, emigresen, dan imigresen dan juga langkah-langkah kastam dan kebersihan hendaklah dipakai bagi penumpang-penumpang, krew, kargo

atau mel yang dibawa oleh kapaludara perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Berjanji yang satu lagi itu semasa penumpang-penumpang, krew, kargo atau mel itu berada dalam wilayah yang tersebut itu.

3. Tiap-tiap satu Pihak Berjanji mengakujaji tidak akan memberi apa-apa keutamaan kepada perkhidmatan penerbangannya sendiri terhadap perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Berjanji yang satu lagi itu dalam pemakaian undang-undang dan peraturan-peraturan yang diperuntukkan oleh Perkara ini.

4. Apabila menggunakan lapangan-lapangan terbang dan lain-lain kemudahan yang ditawarkan oleh satu Pihak Berjanji, perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Berjanji yang satu lagi itu tidak boleh dikehendaki membayar bayaran yang lebih tinggi daripada bayaran yang dikehendaki dibayar oleh kapaludara kebangsaan yang mengambil bahagian dalam perkhidmatan-perkhidmatan berjadual antarabangsa.

*Perkara 7.* 1. Tarif-tarif dalam perkhidmatan yang dipersetujui hendaklah ditetapkan mengikut had-had yang berpatutan dengan memberi perhatian yang sewajarnya kepada segala faktor yang berkenaan termasuk belanja menjalankan perkhidmatan, keuntungan yang berpatutan, ciri-ciri perkhidmatan (seperti darjah laju dan darjah tempat duduk) dan tarif-tarif bagi lain-lain perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi mana-mana bahagian daripada jalan yang ditentukan itu. Tarif-tarif ini hendaklah ditetapkan mengikut peruntukan-peruntukan yang berikut dalam Perkara ini.

2. Tarif-tarif yang disebutkan dalam perenggan (1) Perkara ini, bersama dengan kadar-kadar kamsin perejenan yang digunakan berhubung dengannya hendaklah, jika boleh, dipersetujui, bagi tiap-tiap satu jalan yang ditentukan di antara perkhidmatan penerbangan yang berkenaan, dengan berunding dengan lain-lain perkhidmatan penerbangan yang menjalankan perkhidmatan pada kesemua atau sebahagian daripada jalan itu, dan persetujuan itu hendaklah, jika boleh, dicapai melalui jentera penetapan kadar Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa. Tarif-tarif yang dipersetujui sedemikian hendaklah tertakluk kepada kelulusan pihakberkuasa-pihakberkuasa penerbangan kedua-dua Pihak Berjanji.

3. Jika perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan itu tidak dapat mencapai persetujuan atas mana-mana daripada tarif-tarif ini, atau jika oleh kerana sesuatu sebab sesuatu tarif tidak dapat dipersetujui mengikut peruntukan perenggan (2) Perkara ini, pihakberkuasa-pihakberkuasa penerbangan bagi Pihak-pihak Berjanji hendaklah mencuba menetapkan tarif dengan jalan persetujuan antara mereka sendiri.

4. Jika pihakberkuasa-pihakberkuasa penerbangan tidak dapat bersetuju atas kelulusan sesuatu tarif yang dikemukakan kepada mereka di bawah perenggan (2) Perkara ini atau atas penetapan sesuatu tarif di bawah perenggan (3), maka pertikaian itu hendaklah diselesaikan mengikut peruntukan Perkara 12 dalam Perjanjian ini.

5. Tiada sesuatu tarif boleh berjalan kuatkuasanya jika pihakberkuasa-pihakberkuasa penerbangan bagi mana-mana satu Pihak Berjanji tidak puashati dengannya kecuali apabila tarif itu diselesaikan di bawah peruntukan Perkara 12 Perjanjian ini.

6. Apabila tarif-tarif telah menetapkan mengikut peruntukan Perkara ini tarif-tarif itu hendaklah berkuatkuasa seterusnya sehingga tarif-tarif baharu telah ditetapkan mengikut peruntukan Perkara ini

*Perkara 8.* 1. Pemindahan mengenai pendapatan surplus yang diterima oleh perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi mana-mana satu Pihak Berjanji



dalam negeri Pihak Berjanji yang satu lagi itu hendaklah dilakukan mengikut peraturan-peraturan pertukaran wang asing yang berkuatkuasa dalam wilayah Pihak Berjanji ini dalam mana-mana matawang yang boleh ditukar dengan bebas.

2. Pihak-pihak Berjanji itu hendaklah memberi kemudahan bagi memindahkan wang itu ke negeri yang satu lagi itu; pemindahan-pemindahan ini hendaklah dilaksanakan dengan tidak berlengah-lengah.

*Perkara 9.* Pihakberkuasa penerbangan bagi mana-mana satu Pihak Berjanji hendaklah memberi kepada pihakberkuasa penerbangan bagi Pihak Berjanji yang satu lagi itu, apabila diminta olehnya, apa-apa pernyataan berkala perangkaan atau lain-lain pernyataan perangkaan sebagaimana yang menasabah dikehendaki bagi maksud mengulangkaji dayamuatan yang diadakan dalam perkhidmatan yang dipersetujui itu oleh perkhidmatan penerbangan Pihak Berjanji yang pertama itu. Pernyataan itu hendaklah termasuk segala maklumat yang dikehendaki untuk menentukan banyaknya lalulintas yang telah dibawa oleh perkhidmatan penerbangan itu dalam perkhidmatan yang dipersetujui itu dan tempat-tempat asal dan tempat-tempat tujuan lalulintas itu jika boleh didapati.

*Perkara 10.* Untuk menyelaraskan perkara-perkara mengenai pengangkutan udara dan perawatan kapaludara, tiap-tiap satu Pihak Berjanji hendaklah memberi kepada perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Berjanji yang satu lagi itu yang sebenarnya menjalankan perkhidmatan yang dipersetujui itu hak untuk menempatkan personil dalam wilayah Pihak Berjanji yang pertama tersebut itu dan jenis dan bilangan personil itu hendaklah dipersetujui dari semasa ke semasa di antara pihakberkuasa-pihakberkuasa bagi Pihak-pihak Berjanji itu.

*Perkara 11.* Perundingan hendaklah lazim dan kerap kali di adakan di antara pihakberkuasa-pihakberkuasa penerbangan bagi Pihak-pihak Berjanji untuk memastikan kerjasama yang rapat dalam semua perkara berkenaan dengan memenuhi Perjanjian ini.

*Perkara 12.* Apa-apa pertikaian berkenaan dengan pentafsiran atau pemaikan Perjanjian ini atau Lampirannya hendaklah diselesaikan melalui perundingan terus antara pihakberkuasa-pihakberkuasa penerbangan bagi Pihak-pihak Berjanji. Jika pihakberkuasa-pihakberkuasa penerbangan itu tidak mencapai persetujuan, pertikaian itu hendaklah diselesaikan melalui saluran-saluran diplomat.

*Perkara 13.* 1. Jika mana-mana satu Pihak Berjanji dapati perlu mengubahsuai peruntukan-peruntukan Perjanjian ini, Pihak Berjanji itu bolehlah meminta supaya perundingan diadakan antara pihakberkuasa-pihakberkuasa penerbangan bagi kedua-dua Pihak Berjanji berhubung dengan ubahsuaian yang dicadangkan itu. Perundingan hendaklah dimulakan dalam tempoh enam puluh hari dari tarikh permintaan itu. Apabila pihakberkuasa-pihakberkuasa ini bersetuju tentang ubahsuaian-ubahsuaian kepada Perjanjian ini, ubahsuaian-ubahsuaian itu hendaklah berjalan kuatkuasanya apabila ubahsuaian-ubahsuaian itu telah disahkan dengan suatu pertukaran nota melalui saluran diplomat.

2. Ubahsuaian-ubahsuaian bagi Lampiran kepada Perjanjian ini boleh dipakai buat sementara mulai dari tarikh yang dipersetujui oleh pihakberkuasa-pihakberkuasa penerbangan itu dan hendaklah berjalan kuatkuasanya setelah ubahsuaian-ubahsuaian itu disahkan dengan pertukaran nota-nota diplomat.

3. Jika suatu perjanjian am di antara berbilang-pihak mengenai pengangkutan udara berjalan kuatkuasanya berkenaan dengan kedua-dua Pihak Berjanji, maka Perjanjian ini hendaklah dipinda supaya menepati peruntukan-peruntukan Perjanjian itu.

*Perkara 14.* Mana-mana satu Pihak Berjanji boleh pada bila-bila masa memberi pemberitahu bertulis kepada Pihak Berjanji yang satu lagi itu jika ia ingin hen-

dak menamatkan Perjanjian ini. Pemberitahu itu hendaklah dihantar serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Jika pemberitahu itu diberi, Perjanjian ini hendaklah tamat dua belas bulan dari tarikh pemberitahu itu diterima oleh Pihak Berjanji satu lagi itu, melainkan jika pemberitahu hendak menamatkan itu ditarikbalik dengan persetujuan sebelum tamat tempuh itu. Jika sekiranya tidak ada akuterimaan mengenai penerimaan daripada Pihak Berjanji yang satu lagi itu, pemberitahu itu hendaklah disifatkan sebagai telah diterima empat belas hari selepas pemberitahu itu diterima oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

*Perkara 15.* Perjanjian ini dan apa-apa Pertukaran Nota mengikut Perkara 13 hendaklah didaftarkan dengan Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

*Perkara 16.* Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh ianya ditandatangani.

PADA MENYAKSIKAN HAL DI-ATAS, yang bertandatangan di bawah ini, yang diperkuasa dengan sempurna bagi maksud itu oleh Kerajaan mereka masing-masing, telah menandatangani Perjanjian ini.

DIPERBUAT di Praha pada 2hb. Mei 1973 dalam tiga teks yang sah dalam Bahasa Czech, Bahasa Malaysia dan Bahasa Inggeris. Jika sekiranya ada apa-apa per selisihan, teks dalam Bahasa Inggeris itu hendaklah dipakai.

STANISLAV KREBS  
Bagi Pihak Kerajaan  
Republik Sosialis Czechoslovakia

DATUK HAJI ABU HASSAN BIN ABDULLAH  
Bagi Pihak Kerajaan  
Malaysia

## LAMPIRAN

### JADUAL I

*Jalan-jalan di mana perkhidmatan hendak diadakan oleh perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi Republik Sosialis Czechoslovakia*

<i>Ruang 1</i>	<i>Ruang 2</i>	<i>Ruang 3</i>	<i>Ruang 4</i>
<i>Tempat-tempat berlepas:</i>	<i>Tempat-tempat di antara:</i>	<i>Tempat di Malaysia:</i>	<i>Tempat-tempat di luar:</i>
Praha Bratislava	Belgrade Athens Nicosia Cairo Beirut Teheran Kuwait Karachi Dacca Bombay Colombo Moscow atau Tashkent Phnom Penh Bangkok	Kuala Lumpur	Singapura Djakarta Hongkong Manila Tokyo Perth Sydney atau Melbourne

Perkhidmatan penerbangan atau perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi Republik Sosialis Czechoslovakia boleh melangkaukan mana-mana tempat di atas dalam mana-mana atau semua penerbangan dengan syarat bahawa perkhidmatan yang dipersetujui pada jalan ini bermula di suatu tempat dalam wilayah Czechoslovakia.

## LAMPIRAN

## JADUAL II

*Jalan-jalan di mana perkhidmatan hendak diadakan oleh perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi Malaysia*

<i>Ruang 1</i>	<i>Ruang 2</i>	<i>Ruang 3</i>	<i>Ruang 4</i>
<i>Tempat-tempat berlepas:</i>	<i>Tempat-tempat di antara:</i>	<i>Tempat di Czechoslovakia:</i>	<i>Tempat-tempat di luar:</i>
Kuala Lumpur	Bangkok Colombo Madras atau Bombay Delhi Dacca Karachi Kuwait Teheran Beirut Bahrein Tashkent atau Moscow Cairo Athens Belgrade Rome	Praha	Lima tempat di Eropah termasuk Frankfurt Paris London dan dua tempat di America Syarikat

Perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi Malaysia boleh melangkaukan mana-mana daripada tempat-tempat di atas dalam mana-mana atau semua penerbangan dengan syarat perkhidmatan yang dipersetujui pada jalan ini bermula di suatu tempat dalam wilayah Malaysia.

PERINGATAN: Mengenai tempat-tempat yang tidak ditentukan dalam ruang 4, Jadual II bagi jalan Malaysia itu, adalah dipersetujui bahawa tempat-tempat yang tidak ditentukan itu hendaklah ditetapkan melalui perundingan bersama.

## AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE CZECHOSLOVAK SOCIALIST REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF MALAYSIA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Czechoslovak Socialist Republic and the Government of Malaysia,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation,<sup>2</sup> and,

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

Have agreed as follows:

*Article 1.* For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof;

(b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Czechoslovak Socialist Republic the Federal Ministry of Transport, and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Federal Ministry of Transport or similar functions, and, in the case of Malaysia the Minister of Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;

(c) The term “designated airline” means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in the annex to the present Agreement;

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

(e) The 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; and

(f) The terms “agreed services” and “specified routes” mean the international air services and the routes specified in the annex to the present Agreement.

*Article 2.* (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate section of the schedule thereto (hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes”). The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights shall be granted.

<sup>1</sup> Came into force on 2 May 1973 by signature, in accordance with article 16.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209, and vol. 740, p. 21.

(2) Subject to the provision of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; 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.

(3) Nothing in paragraph (2) of this article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

*Article 3.* (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline, or in the event of consortium of airlines, in the Government or nationals of the States whose airlines comprise that consortium; provided that, with respect to a consortium, air transport agreements providing for the air service in question are in force between the Contracting Party from which the operating permission is being sought and each of the States whose airlines comprise the consortium.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of article 7 of the present Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 4.* (1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party, or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services, shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party, shall be accorded treatment no less favourable than that accorded to national airlines or to the most favoured airline operating such flights in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges.

(5) Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

*Article 5.* (1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

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

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

*Article 6.* (1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft, engaged in international air navigation, or flights of such aircraft over that territory, shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party, governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

(3) Each Contracting Party undertakes not to grant any preferences to its own airlines with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by the present article.

(4) When utilising the airports and other facilities offered by one Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall not have to pay fees higher than those which have to be paid by national aircraft operating on scheduled international services.

*Article 7.* (1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airline concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 12 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except when it is settled under the provisions of article 12 of the present Agreement.

(6) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article.

*Article 8.* (1) Transfer of surplus earnings received by the designated airline of either Contracting Party in the country of the other Contracting Party shall be made in accordance with the foreign exchange regulations in force in the territory of this Contracting Party, in any of freely convertible currencies.

(2) The Contracting Parties shall facilitate the transfers of such funds into the other country; these transfers shall be executed without delay.

*Article 9.* The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic if available.

*Article 10.* For the co-ordination of matters concerning air transportation and servicing of aircraft, each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party actually operating the agreed services, the right to station personnel in the territory of the first mentioned Contracting Party and the type and number of such personnel shall be agreed from time to time between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*Article 11.* There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

*Article 12.* Any dispute relating to the interpretation or application of the present Agreement or if its annex shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the aeronautical authorities fail to reach agreement, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

*Article 13.* (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities agree on modifications to this Agreement, the modifications shall come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

(2) Modifications of the annex to the present Agreement may be applied provisionally as from the date agreed on by the aeronautical authorities and shall come into force after their confirmation by exchange of diplomatic notes.

(3) If a general multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that agreement.

*Article 14.* Either Contracting Party may at any time give written notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of



acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 15.* The present Agreement and any exchange of notes in accordance with article 13 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 16.* The present Agreement shall come into force on the date of signature.

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

DONE at Praha on May 2nd, 1973 in three authentic texts in the Czech, Malay and English languages. In the case of any inconsistency, the text in the English language shall prevail.

For the Government  
of the Czechoslovak  
Socialist Republic:

STANISLAV KREBS

For the Government  
of Malaysia:

DATUK HAJI ABU HASSAN BIN ABDULLAH

## ANNEX

### SCHEDULE I

*Routes to be operated by the designated airline of the Czechoslovak Socialist Republic*

<i>Column 1</i>	<i>Column 2</i>	<i>Column 3</i>	<i>Column 4</i>
<i>Points of departure:</i>	<i>Intermediate Points:</i>	<i>Point in Malaysia:</i>	<i>Points beyond:</i>
Praha	Belgrade	Kuala Lumpur	Singapore
Bratislava	Athens		Djakarta
	Nicosia		Hongkong
	Cairo		Manila
	Beirut		Tokyo
	Teheran		Perth
	Kuwait		Sydney or
	Karachi		Melbourne
	Dacca		
	Bombay		
	Colombo		
	Moscow or		
	Tashkent		
	Phnom Penh		
	Bangkok		

The designated airline or airlines of the Czechoslovak Socialist Republic may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at a point in Czechoslovak territory.

## SCHEDULE II

*Routes to be operated by the designated airline of Malaysia*

<i>Column 1</i>	<i>Column 2</i>	<i>Column 3</i>	<i>Column 4</i>
<i>Points of departure:</i>	<i>Intermediate Points:</i>	<i>Point in Czechoslovakia:</i>	<i>Points beyond:</i>
Kuala Lumpur	Bangkok Colombo Madras or Bombay Delhi Dacca Karachi Kuwait Teheran Beirut Bahrein Tashkent or Moscow Cairo Athens Belgrade Rome	Praha	Five points in Europe including Frankfurt Paris London and two points in the United States

The designated airline of Malaysia may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at a point in Malaysian territory.

NOTES: In the case of the unspecified points in Column 4 of Schedule II of the Malaysian route, it is agreed that the determination of such unspecified points shall be by mutual consultation.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE TCHÉCOSLOVAQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA MALAISIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque et le Gouvernement malaisien,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale<sup>2</sup> et,

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

Sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier.* Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République socialiste tchécoslovaque, du Ministère fédéral des transports et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère ou des fonctions similaires et en ce qui concerne la Malaisie du Ministre des communications et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes définies dans l'annexe au présent Accord;

d) Le terme « territoire », appliqué à un Etat, désigne les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat;

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention; et

f) Les expressions « services convenus » et « routes indiquées » désignent les services aériens internationaux et les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord.

*Article 2.* 1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes indiquées dans le tableau pertinent annexé au présent Accord. (Ces services et ces

<sup>1</sup>Entré en vigueur le 2 mai 1973 par la signature, conformément à l'article 16.

<sup>2</sup>Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209, et vol. 740, p. 21.

routes sont désignés ci-après « services convenus » et « routes indiquées ». Les services convenus peuvent être exploités immédiatement ou à une date ultérieure au choix de la Partie contractante à qui les droits d'exploitation seront accordés.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c) D'y faire escale aux points de ladite route indiqués dans le tableau de l'annexe au présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

*Article 3.* 1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

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

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

4. Chaque Partie contractante pourra refuser d'accepter la désignation d'une entreprise et retirer ou révoquer les droits accordés à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou soumettre l'exercice de ces droits par ladite entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise désignée et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou, lorsqu'il s'agit d'un consortium d'entreprises, entre les mains des gouvernements ou des ressortissants des Etats qui font partie de ce consortium, à condition que, dans le cas d'un consortium, des accords de transports aériens relatifs au service aérien en question soient en vigueur entre la Partie contractante qui est priée d'accorder l'autorisation d'exploitation et chacun des Etats dont les entreprises appartiennent au consortium.

5. Après que les dispositions énoncées aux paragraphes 1 et 2 du présent article auront été appliquées, toute entreprise ainsi désignée et autorisée, pourra immédiatement commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif fixé conformément à l'article 7 du présent Accord soit applicable au service considéré.

6. Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaire dans tous les cas où ladite entreprise n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits ou manque, de toute autre manière, à conformer

son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord; sous réserve que sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer les conditions susmentionnées afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

*Article 4.* 1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées par l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements demeurent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise désignée et destinés uniquement à être utilisés pour l'exploitation de services aériens internationaux seront exemptés de tous les droits et de toutes les taxes nationales, y compris des droits de douane et des frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été pris à bord. Il pourra être exigé que les articles précités soient gardés sous surveillance ou contrôle douaniers.

3. L'équipement normal des aéronefs, les pièces de rechange, les provisions de bord et les carburants et lubrifiants conservés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette autre Partie qui pourront exiger que lesdits articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements douaniers.

4. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord embarqués à bord des aéronefs d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie et utilisés uniquement lors de vols entre deux points du territoire de cette dernière Partie bénéficieront en matière de droits de douane, frais d'inspection et autres taxes et droits nationaux ou locaux analogues, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales ou à l'entreprise la plus favorisée qui exploite ces vols.

5. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport, réservés à cet effet, seront soumis à un contrôle très simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes analogues.

*Article 5.* 1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier en

provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier à la fois embarqués et débarqués, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

*Article 6.* 1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes, relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs aux vols de ces aéronefs au-dessus de ce territoire, s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes, relatifs à l'entrée, au séjour ou à la sortie de son territoire des passagers, équipages, marchandises ou courrier, tels que ceux qui visent les formalités d'admission, de sortie, d'émigration et d'immigration ainsi que les formalités de douane et les mesures sanitaires, s'appliqueront aux passagers, équipages, marchandises ou courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Chaque Partie contractante s'engage à n'accorder aucune préférence à ses propres entreprises par apport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante quant à l'application des lois et règlements prévus par le présent article.

4. Pour l'utilisation des aéroports et autres installations offertes par une Partie contractante, il ne sera pas exigé de l'entreprise désignée de l'autre Partie de frais supérieurs à ceux qui sont exigés de l'entreprise nationale exploitant des services aériens internationaux réguliers.

*Article 7.* 1. Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises pour une partie quelconque de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus, commissions d'agence comprises, seront si possible fixés pour chacune des routes d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre ou si, pour toute autre raison, il s'avère impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

4. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 2 ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 3, le différend sera réglé conformément à l'article 12 du présent Accord.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur s'il n'a été approuvé par les autorités aéronautiques de l'une et de l'autre des Parties contractantes, sous réserve des dispositions de l'article 12 du présent Accord.

6. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

*Article 8.* 1. Le transfert des recettes excédentaires perçues par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes dans le pays de l'autre Partie se fera conformément aux règlements régissant les changes en vigueur sur le territoire de cette dernière Partie, dans toute devise librement convertible.

2. Les Parties contractantes faciliteront les transferts de ces fonds dans l'autre pays; ces transferts seront effectués sans délai.

*Article 9.* Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées par la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic, lorsque ces renseignements existent.

*Article 10.* Pour assurer la coordination des activités relatives aux transports aériens et à l'entretien des aéronefs, chaque Partie contractante accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie, qui exploite effectivement les services convenus, le droit d'affecter du personnel sur son territoire; la catégorie et le nombre des effectifs en question feront de temps à autre l'objet d'accords entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

*Article 11.* Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront régulièrement et fréquemment en vue d'assurer une étroite collaboration touchant toutes les questions relatives à l'application du présent Accord.

*Article 12.* Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe sera réglé par des négociations directes entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Au cas où les autorités aéronautiques ne parviendraient pas à un accord, le différend sera réglé par la voie diplomatique.

*Article 13.* 1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les clauses du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au sujet des modifications envisagées. Ces consultations commenceront dans les 60 jours qui suivront la date de la demande. Lorsque les autorités aéronautiques conviennent des modifications à apporter au présent Accord, ces modifications entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications apportées à l'annexe au présent Accord peuvent être provisoirement appliquées à partir de la date convenue par les autorités aéronautiques et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

3. Si un accord multilatéral général concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de cet accord.

*Article 14.* Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin 12 mois

après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 15.* Le présent Accord et tout échange de notes en application de l'article 13 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 16.* Le présent Accord entrera en vigueur dès la date de sa signature.

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

FAIT à Prague le 2 mai 1973 en trois exemplaires, en tchèque, en malais et en anglais, les trois textes faisant également foi. En cas de contestation concernant l'interprétation des textes, le texte anglais fera foi.

Pour le Gouvernement  
de la République socialiste  
tchécoslovaque :

STANISLAV KREBS

Pour le Gouvernement  
de la Malaisie :

DATUK HAJI ABU HASSAN BIN ABDULLAH

## ANNEXE

### TABEAU I

*Routes à exploiter par l'entreprise désignée par la République socialiste tchécoslovaque*

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>	<i>Colonne 3</i>	<i>Colonne 4</i>
<i>Points en République tchécoslovaque :</i>	<i>Points inter-médiaires :</i>	<i>Points en Malaisie :</i>	<i>Points au-delà de la Malaisie :</i>
Prague Bratislava	Belgrade Athènes Nicosie Le Caire Beyrouth Téhéran Koweït Karachi Dacca Bombay Colombo Moscou ou Tachkent Phnom Penh Bangkok	Kuala Lumpur	Singapour Djakarta Hong-kong Manille Tokyo Perth Sydney ou Melbourne

L'entreprise ou les entreprises désignées par la République socialiste tchécoslovaque pourront, lors de tout vol, omettre de faire escale à l'un quelconque des points ci-dessus, à condition que les services convenus sur cette route aient leur tête de ligne sur le territoire de la République socialiste tchécoslovaque.



TABLEAU II

*Routes à exploiter par l'entreprise désignée par le Gouvernement de la Malaisie*

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>	<i>Colonne 3</i>	<i>Colonne 4</i>
<i>Points en Malaisie :</i>	<i>Points inter-médiaires :</i>	<i>Points en République socialiste tchécoslovaque :</i>	<i>Points au-delà de la République socialiste tchécoslovaque :</i>
Kuala Lumpur	Bangkok Colombo Madras ou Bombay Delhi Dacca Karachi Koweït Téhéran Beyrouth Bahreïn Tachkent ou Moscou Le Caire Athènes Belgrade Rome	Prague	Cinq points en Europe, y compris Francfort Paris Londres et deux points aux Etats-Unis d'Amérique

L'entreprise désignée par la Malaisie pourra, lors de tout vol, omettre de faire escale à l'un quelconque des points ci-dessus, à condition que les services convenus sur cette route aient leur tête de ligne sur le territoire de la Malaisie.

NOTE : Quant aux points non spécifiés dans la colonne 4 du tableau II de la route malaisienne, il est convenu que la détermination de ces points se fera par voie de consultation mutuelle.



**No. 13108**

---

**SINGAPORE  
and  
PAKISTAN**

**Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Singapore on 23 May 1973**

*Authentic text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 28 February 1974.*

---

**SINGAPOUR  
et  
PAKISTAN**

**Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Singapour le 23 mai 1973**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 28 février 1974.*

## AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE AND THE GOVERNMENT OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Republic of Singapore and the Government of the Islamic Republic of Pakistan being parties to the Convention on International Civil Aviation<sup>2</sup>, and

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

Have agreed as follows:

*Article 1.* For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof;

(b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Republic of Singapore, the Minister for Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions; and, in the case of the Islamic Republic of Pakistan, the Director-General of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Director-General of Civil Aviation or similar functions;

(c) the term “designated airline” means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;

(d) the term “change of gauge” means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;

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

(f) the terms “air services”, “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 grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate schedule of the annex thereto (hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes”).

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

<sup>1</sup> Came into force on 23 May 1973 by signature, in accordance with article 17.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209, and vol. 740, p. 21.

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

*Article 3.* (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of article 10 of the present Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 4.* (1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a

designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges treatment not less favourable than that granted to national airlines or to the most favoured airline operating such flights.

*Article 5.* Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

*Article 6.* (1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

(3) Each Contracting Party undertakes not to grant any preferences to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by the present article.

(4) When utilising the airports and other facilities offered by one Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall not have to pay fees higher than those which have to be paid by national aircraft operating on scheduled international services.

*Article 7.* (1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity be recognised as valid by the other Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves its rights, however, not to recognise as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

*Article 8.* (1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

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

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

*Article 9.* 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:

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) 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;
- (c) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connection with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- (d) that there is an adequate volume of through traffic; and
- (e) that the provisions of article 8 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

*Article 10.* (1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing

machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 14 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of article 14 of the present Agreement.

(6) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article.

*Article 11.* Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer to their head offices in Singapore dollars or sterling at the prevailing rate of exchange in the official market at the time of remittance all surplus earnings whatever the currency in which they were earned.

*Article 12.* The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

*Article 13.* There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

*Article 14.* (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

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

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



default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

*Article 15.* (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities agree on modifications to this Agreement, the modifications shall come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel;

(2) If a general multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that agreement.

*Article 16.* Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of 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 17.* The present Agreement and any exchange of notes in accordance with article 15 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

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

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

DONE this 23rd day of May, 1973 at Singapore in duplicate in the English language.

For the Government  
of the Republic of Singapore:  
H. R. HOCHSTADT  
Acting Permanent Secretary  
Ministry of Communications

For the Government  
of the Islamic Republic  
of Pakistan:  
RIAZ PIRACHA  
Ambassador to Singapore

#### ANNEX

#### SCHEDULE I

*Routes to be operated by the designated airline of the Islamic Republic of Pakistan*

<i>Column 1</i>	<i>Column 2</i>	<i>Column 3</i>	<i>Column 4</i>
<i>Points of Departure:</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in Singapore:</i>	<i>Points beyond:</i>
Points in Pakistan	Bombay Colombo Kuala Lumpur	Singapore	Jakarta Denpasar Sydney

## SCHEDULE II

*Routes to be operated by the designated airline of the Republic of Singapore*

<i>Column 1</i>	<i>Column 2</i>	<i>Column 3</i>	<i>Column 4</i>
<i>Points of Departure:</i>	<i>Intermediate Points:</i>	<i>Points in Pakistan:</i>	<i>Points beyond:</i>
Singapore	3* Intermediate Points	Karachi	2* Points in Middle East  2* Points in Europe Zurich London

\* Thirty days prior to the commencement of operations by the designated airline of the Republic of Singapore on the above route, the two points in Europe and such of the other points as will be served shall be specified. The balance of the unspecified points will be notified as soon as feasible.

- NOTES: (1) Any or some of the points on the specified routes in schedules I and II of the annex may at the option of the respective designated airline be omitted on any or all flights, provided that these flights originate in the territory of the Contracting Party designating the airline.
- (2) The designated airline of either Contracting Party shall have the right to terminate its services in the territory of the other Contracting Party.
-

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE DU PAKISTAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de la République de Singapour et le Gouvernement de la République islamique du Pakistan

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale<sup>2</sup> et,

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

Sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier.* Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République de Singapour, du Ministre des communications et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires et en ce qui concerne la République islamique du Pakistan, du Directeur général de l'Aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général ou des fonctions similaires;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes définies dans ladite notification;

d) L'expression « rupture de charge » vise l'exploitation d'un service aérien par une entreprise désignée, assurée de telle manière qu'une section de la route soit desservie par des aéronefs d'une capacité différente de celle des aéronefs utilisée sur une autre section;

e) Le terme « territoire », appliqué à un Etat, désigne les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat;

f) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 23 mai 1973 par la signature, conformément à l'article 17.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209, et vol. 740, p. 21.

*Article 2.* 1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes indiquées dans le tableau pertinent annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont désignés ci-après « services convenus » et « routes indiquées ».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c) D'y faire escale aux points de ladite route indiqués dans le tableau de l'annexe au présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

*Article 3.* 1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises, qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

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

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

4. Chaque Partie contractante pourra refuser d'accepter la désignation d'une entreprise et retirer ou révoquer les droits accordés à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou soumettre l'exercice de ces droits par ladite entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où il n'est pas prouvé qu'une part importante de la propriété de l'entreprise désignée et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

5. Après que les dispositions énoncées aux paragraphes 1 et 2 du présent article auront été appliquées, toute entreprise ainsi désignée et autorisée, pourra commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif fixé conformément à l'article 10 du présent Accord soit applicable au service considéré.

6. Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires dans tous les cas où ladite entreprise n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits ou manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord; sous réserve que sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer les conditions susmentionnées afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

*Article 4.* 1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées par l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements demeurent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise désignée et destinés uniquement à être utilisés pour l'exploitation de services internationaux seront exemptés de tous les droits et de toutes les taxes nationales, y compris des droits de douane et des frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été pris à bord. Il pourra être exigé que les articles précités soient gardés sous surveillance ou contrôle douaniers.

3. L'équipement normal des aéronefs, les pièces de rechange, les provisions de bord et les carburants et lubrifiants conservés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette autre Partie qui pourront exiger que lesdits articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements douaniers.

4. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord embarqués à bord des aéronefs d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie et utilisés uniquement pour des vols entre deux points situés sur ledit territoire, bénéficieront en matière de droits de douane, frais d'inspection et autres taxes et droits nationaux ou locaux analogues, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales ou à l'entreprise la plus favorisée qui exploite ces vols.

*Article 5.* Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, seront soumis à un contrôle très simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes analogues.

*Article 6.* 1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes, relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs aux vols de ces aéronefs au-dessus de ce territoire, s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes, relatifs à l'entrée, au séjour ou à la sortie de son territoire des passagers, équipages, marchandises ou courrier, tels que ceux qui visent les formalités d'admission de sortie, d'émigration et d'immigration ainsi que les formalités de douane et les mesures sanitaires, s'appliqueront aux passagers, équipages, marchandises, ou courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Chaque Partie contractante s'engage à n'accorder aucune préférence à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante quant à l'application des lois et règlements prévus par le présent article.

4. Pour l'utilisation des aéroports et autres installations offertes par une Partie contractante, il ne sera pas exigé de l'entreprise désignée de l'autre Partie de frais

supérieurs à ceux qui sont exigés de l'entreprise nationale exploitant des services aériens internationaux réguliers.

*Article 7.* 1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront, durant la période de leur validité, reconnus valables par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

*Article 8.* 1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier à la fois embarqués et débarqués, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

*Article 9.* Une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne pourra effectuer de rupture de charge en un point du territoire de l'autre Partie qu'aux conditions suivantes :

- a) Cette rupture de charge devra se justifier pour des raisons d'économie d'exploitation;
- b) Les aéronefs utilisés sur la section de route la plus éloignée de la tête de ligne dans le territoire de la première Partie contractante devront avoir une capacité moindre que les aéronefs utilisés sur la section la plus proche;
- c) Les aéronefs de capacité moindre ne devront être utilisés que pour assurer la correspondance avec les aéronefs de capacité plus grande et leur horaire devra être fixé en conséquence; ils devront arriver au point où s'effectue la rupture de charge aux fins d'y prendre ou d'y déposer les passagers, les marchandises et le courrier transbordés des aéronefs de capacité plus grande ou destinés à être transbordés à bord de ceux-ci; leur capacité sera déterminée essentiellement compte tenu de ce but;
- d) Le volume du trafic direct devra être suffisant;

e) Tous les arrangements relatifs à la rupture de charge devront être régis par les dispositions de l'article 8 du présent Accord.

*Article 10.* 1. Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises pour une partie quelconque de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus, commissions d'agence comprises, seront si possible fixés pour chacune des routes d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre ou si, pour toute autre raison, il s'avère impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

4. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 2 ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 3, le différend sera réglé conformément à l'article 14 du présent Accord.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur s'il n'a été approuvé par les autorités aéronautiques de l'une et de l'autre des Parties contractantes, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 14 du présent Accord.

6. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

*Article 11.* Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie, le droit de transférer, à son siège en dollars de Singapour ou en livres sterling, au taux de change en vigueur au moment du versement, les excédents de recettes qu'elle a réalisés, en quelque devise que ce soit.

*Article 12.* Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées par la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par ladite entreprise sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

*Article 13.* Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront régulièrement et fréquemment en vue d'assurer une étroite collaboration touchant toutes les questions relatives à l'application du présent Accord.

*Article 14.* 1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations :

- a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord par elles ou d'une autre personne ou d'un autre organisme; ou
- b) Dans la négative ou si, ayant convenu de porter le différend devant un tribunal arbitral, elles ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la composition de ce tribunal, chacune pourra soumettre le différend à la décision de n'importe quel tribunal compétent qui pourra être établi ultérieurement dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, en l'absence d'un tel tribunal, au Conseil de ladite Organisation.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 ci-dessus.

4. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ou une entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties ne se conforme pas à la décision rendue en application du paragraphe 2 ci-dessus, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre ou retirer tout droit ou privilège qu'elle aura accordé en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante ou à l'entreprise ou aux entreprises désignées de cette Partie, ou à l'entreprise désignée défaillante.

*Article 15.* 1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les clauses du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au sujet des modifications envisagées. Ces consultations commenceront dans les 60 jours de la date de la demande. Lorsque les autorités aéronautiques conviennent des modifications à apporter au présent Accord, ces modifications entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Si un accord multilatéral général concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de cet Accord.

*Article 16.* Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin 12 mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 17.* Le présent Accord et tout échange de notes en application de l'article 15 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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

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

FAIT à Singapour le 23 mai 1973, en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement  
de la République  
de Singapour :

Le Secrétaire permanent par intérim,  
Ministère des communications,  
H.R. HOCHSTADT

Pour le Gouvernement  
de la République islamique  
du Pakistan :

L'Ambassadeur à Singapour,  
RIAZ PIRACHA



## ANNEXE

## TABLEAU I

*Routes à exploiter par l'entreprise désignée par le Gouvernement de la République islamique du Pakistan*

<i>1<sup>re</sup> colonne</i>	<i>2<sup>e</sup> colonne</i>	<i>3<sup>e</sup> colonne</i>	<i>4<sup>e</sup> colonne</i>
<i>Points de départ</i>	<i>Points inter-médiaires</i>	<i>Points à Singapour</i>	<i>Points au-delà de Singapour</i>
Points au Pakistan	Bombay Colombo Kuala Lumpur	Singapour	Djakarta Denpasar Sydney

## TABLEAU II

*Routes à exploiter par l'entreprise désignée par la République de Singapour*

<i>1<sup>re</sup> colonne</i>	<i>2<sup>e</sup> colonne</i>	<i>3<sup>e</sup> colonne</i>	<i>4<sup>e</sup> colonne</i>
<i>Points de départ</i>	<i>Points inter-médiaires</i>	<i>Points au Pakistan</i>	<i>Points au-delà du Pakistan</i>
Singapour	3* Points intermédiaires	Karachi	2* Points au Moyen-Orient 2* Points en Europe Zurich Londres

\* Trente jours avant que l'entreprise désignée par la République de Singapour ne commence à exploiter la route sus-mentionnée, l'on indiquera les deux points desservis en Europe et ceux des autres points qui seront desservis sur la route. Les points non spécifiés seront indiqués dès que possible.

NOTES: 1) Les entreprises désignées par la République islamique du Pakistan et par la République de Singapour pourront, lors de tout vol, omettre de faire escale à l'un quelconque des points indiqués aux tableaux I et II de la présente annexe, ou à plusieurs d'entre eux, à condition que les services convenus sur cette route aient leur tête de ligne sur le territoire de la République islamique du Pakistan ou de la République de Singapour.

2) L'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes aura le droit de mettre fin à ses services sur le territoire de l'autre Partie contractante.



No. 13109

---

**CANADA  
and  
CHINA**

**Civil Air Transport Agreement (with annex and protocol between the Department of Transport of Canada and the General Administration of Civil Aviation of China concerning technical requirements and procedures related to the operation of the agreed air services). Signed at Ottawa on 11 June 1973**

*Authentic texts: English, French and Chinese.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 28 February 1974.*

---

**CANADA  
et  
CHINE**

**Accord relatif aux transports aériens civils (avec annexe et protocole entre le Ministère des transports du Canada et l'Administration générale de l'Aviation civile de Chine concernant les exigences techniques et les procédures relatives à l'exploitation des services aériens convenus). Signé à Ottawa le 11 juin 1973**

*Textes authentiques : anglais, français et chinois.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 28 février 1974.*

## CIVIL AIR TRANSPORT AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

The Government of Canada and the Government of the People's Republic of China,

With a view to facilitating the friendly contacts between the peoples of Canada and China, developing the mutual relations between the two countries in respect of air transportation,

In accordance with the principles of mutual respect for independence and sovereignty, non-interference in each other's internal affairs, equality and mutual benefit as well as friendly cooperation,

And with regard to the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

*Article 1.* For the purpose of this Agreement:

(a) "Aeronautical Authorities" means, in the case of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transport Commission and, in the case of the People's Republic of China, the General Administration of Civil Aviation of China, or, in both cases, any other authority or body empowered to perform the functions now exercised by the said Authorities;

(b) "Agreed services" means scheduled air services for the transport of passengers, baggage, cargo and mail on the routes specified in the annex to this Agreement;

(c) "Agreement" means this Agreement, the annex attached thereto and any amendments thereto;

(d) "Designated airline" means an airline designated in accordance with article 3 of this Agreement;

(e) "Tariffs" shall be deemed to include all rates, fares, charges for transportation, conditions of carriage, classifications, rules, regulations, practices and services related thereto, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

(f) "Air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, baggage, mail or cargo.

*Article 2.* 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate scheduled air services (hereinafter referred to as "the agreed services") on the route specified in the annex to this Agreement (hereinafter referred to as "the specified route") for the transport of international traffic in passengers, baggage, cargo and mail.

2. The aircraft of the airline designated by one Contracting Party engaged in the operation of the agreed services may omit calling at any point on the specified route provided that the service begins at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline, and provided also that the omission of any point of call in the territory of the other Contracting Party shall be subject to the approval of the Aeronautical Authorities of that other Contracting Party.

<sup>1</sup> Came into force on 11 June 1973 by signature, in accordance with article 21.

3. The aircraft of the designated airline of each Contracting Party, while flying in the territory of the other Contracting Party shall comply with the regulations governing the airway, air route, air corridor and the boundaries of the airspace available, prescribed by the other Contracting Party.

4. Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party at least sixty days in advance of the inauguration of its agreed services on the specified route.

5. Special flights between the territories of both Contracting Parties as well as flights on other than agreed services over the territory of each Contracting Party shall take place only after permission is obtained through diplomatic channels.

*Article 3.* 1. The Government of the People's Republic of China designates "Department of International Affairs of the General Administration of Civil Aviation of China" as its airline to operate its agreed services on the route specified for China in the annex to this Agreement. The Government of Canada shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline to operate its agreed services on the route specified for Canada in the annex to this Agreement.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of an airline to operate an agreed service and to substitute therefor the designation of another airline.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party, upon receipt of a notice of designation by the other Contracting Party, shall, as soon as practicable, grant to the airline designated by the other Contracting Party the appropriate authorization to operate the agreed services.

4. Upon receipt of such authorization the airline may begin at any time to operate the agreed services, subject to the provision set out in article 2, paragraph 4, and provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 8 of this Agreement is in force in respect of that service.

5. The substantial ownership and effective control of the airline designated by each Contracting Party shall remain vested in such Contracting Party or its nationals.

*Article 4.* 1. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or impose conditions on the authorization granted to the airline designated by the other Contracting Party in accordance with article 2 of this Agreement,

- (a) in the event of failure by such airline to qualify under the laws and regulations applied by the Aeronautical Authorities of the first Contracting Party to all foreign airlines in like circumstances;
- (b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
- (c) in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the other Contracting Party or its nationals; and
- (d) in the event that the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of such laws and regulations, the right to revoke such authorization shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 5.* The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay in, departure from and navigation in its territory of aircraft engaged in the operation of international air services as well as the laws and regulations relating to the admission to, stay in and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail shall be applicable to the aircraft of the

airline designated by the other Contracting Party and the crew, passengers, baggage, cargo and mail carried by such aircraft while in the territory of the first Contracting Party. Each Contracting Party shall supply to the other Contracting Party current information relevant to the above-mentioned laws and regulations.

*Article 6.* 1. Each Contracting Party shall designate in its territory the airports and alternate airports to be used by the designated airline of the other Contracting Party for the operation of the specified route, and shall provide the latter with communications and navigational services, meteorological and other auxiliary services in its territory as are required for the safe and regular operation of the agreed services. The detailed arrangements shall be set out in the Protocol signed by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

2. If either Contracting Party or its designated airline should at any time fail to conform to the provisions of the Protocol referred to in paragraph 1 of this article, such failure will constitute grounds for the application of article 4.

*Article 7.* 1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity in operating the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline designated by the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes.

4. Matters relating to frequency, type of aircraft, scheduling, conditions of carriage, sales representation and ground handling in the operation of the specified routes shall be agreed upon through consultation between the designated airlines of both Contracting Parties and shall be subject to the approval of their respective Aeronautical Authorities.

5. In the event of disagreement on matters affecting capacity, the provisions of article 16 of this Agreement will apply.

*Article 8.* 1. The tariffs applicable on the agreed services of the designated airlines of both Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be determined through consultation between the designated airlines of the Contracting Parties and shall be subject to the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

3. The tariffs so agreed shall be submitted to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the Aeronautical Authorities. If within thirty (30) days from the date of submission the Aeronautical Authorities of one Contracting Party have not notified the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the expiration of the forty-five (45) day period mentioned above. In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the Aeronautical Authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 above, or, if during the period applicable in accordance with paragraph 3 above a notice of dissatisfaction has been given, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the Aeronautical Authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article or on the determination of any tariff under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 16 of the present Agreement.

6. No tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs have been established in the same manner.

*Article 9.* 1. Aircraft operated on the specified route by the designated airline of one Contracting Party, as well as the regular equipment, spare parts including engines, fuel, oil, lubricants and aircraft stores, including commissary, retained on board the aircraft, as well as printed publicity material distributed without charge, shall be exempted from any customs duties, inspection fees and other charges by the other Contracting Party on arrival in and departure from the territory of the other Contracting Party.

2. The fuel, oil, lubricants and aircraft stores for consumption, including commissary, taken on board the aircraft in the territory of the other Contracting Party by the designated airline of the first Contracting Party for operation of the specified route shall be exempted from customs duties, inspection fees and other charges.

3. Spare parts, including engines, and regular equipment introduced into the territory of the other Contracting Party for the maintenance and repair of aircraft operated on the specified route by the designated airline of the first Contracting Party shall also be exempted from customs duties, inspection fees and other charges. However, such articles shall be kept in bond and shall not be sold or used for other purposes in the territory of the other Contracting Party, and shall be subject to storage charges as per the regulation of the other Contracting Party.

*Article 10.* 1. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may impose just and reasonable charges for the use by the designated airline of the other Contracting Party of airports and other facilities under its control, as well as for the provision of related services and buildings, provided that such charges shall not be higher than the charges imposed upon all other airlines engaged in similar international services.

2. Neither of the Contracting Parties shall give a preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the provision of facilities and services relating to customs, immigration and quarantine or in the use of airports, airways and other facilities under its control.

*Article 11.* The income derived in the territory of one Contracting Party from international operations by airlines of the other Contracting Party shall be exempted from any income tax imposed by the first Contracting Party and shall be permitted to be transferred.

*Article 12.* The Aeronautical Authorities of one Contracting Party shall provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, information and statistics relating to the traffic carried by the designated airline of the first Contracting Party on the agreed services to and from the territory of the other Contracting Party.

*Article 13.* 1. The designated airline of each Contracting Party shall be granted, on the basis of reciprocity, the right to station representatives and staff required for the operation of the agreed services at the points of call on the specified route in the territory of the other Contracting Party. Such representatives and staff shall be nationals of the People's Republic of China and Canada and their number shall be agreed upon through consultation between the designated airlines of both Contracting Parties and shall be subject to the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. Such representatives and staff shall observe the laws and regulations in force of the other Contracting Party.

2. If required by the designated airline of one Contracting Party, the other Contracting Party shall render all possible assistance to that airline in obtaining the facilities necessary for the work and sojourn of its representatives and staff.

3. Each Contracting Party shall make provision at its airports for the same measures to ensure the safety of aircraft and their supplies of fuel, oil and lubricants, equipment and other property of the designated airline of the other Contracting Party as would be provided for similar property of its own designated airline.

*Article 14.* 1. The aircraft of the designated airline of each Contracting Party operating on the specified route shall be painted with its nationality and registration marks and carry on board the following documents:

- (1) the Certificate of Registration;
- (2) the Certificate of Airworthiness;
- (3) the journey log sheet;
- (4) the aircraft radio station licence;
- (5) the licences or certificates for each member of the crew;
- (6) the list of crew members;
- (7) if passengers are carried, a list of their names and places of embarkation and disembarkation;
- (8) if cargo or mail is carried, a manifest.

The Aeronautical Authorities of one Contracting Party shall recognize the valid documents mentioned above issued by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

2. The crew members of the designated airline of either Contracting Party flying on the specified route shall be citizens of their respective countries. In case the designated airline of one Contracting Party deems it desirable to utilize crew members of other nationalities for the operation of its aircraft on the specified route, approval shall be obtained from the other Contracting Party.

3. The crews of the designated airline of one Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and as scheduling of the agreed service requires, be permitted temporary sojourn in the territory of the other Contracting Party.

*Article 15.* 1. In the event that an aircraft of the designated airline of one Contracting Party is in distress or meets with an accident in the territory of the other Contracting Party, the other Contracting Party shall, consistent with internationally accepted standards and practices, instruct the authorities concerned to take necessary action on the following:

- (1) render assistance to the passengers and crew;
- (2) inform without delay the first Contracting Party of the accident;



- (3) provide all security measures for the aircraft and its contents and protect all relevant evidence;
- (4) conduct an investigation into all the relevant circumstances;
- (5) provide the accredited representatives or accredited representative and his advisers of the first Contracting Party with access to the aircraft and provide them with all facilities;
- (6) give clearance to the aircraft and its contents as soon as they are no longer necessary for the investigation;
- (7) analyse the evidence and submit to the first Contracting Party six copies of a detailed report on the investigation containing the probable cause and findings together with substantiating information upon which the conclusions were based.

2. Upon receipt of the accident notification, the Aeronautical Authorities of one Contracting Party shall facilitate the investigation by providing relevant information regarding the flight crew and aircraft involved in the accident.

3. An accident is also deemed to have occurred when an aircraft of the designated airline of one Contracting Party operating within the territory of the other Contracting Party is unreported and its known fuel reserves have been exhausted.

*Article 16.* Both Contracting Parties shall ensure the correct implementation of the present Agreement in a spirit of close cooperation and mutual support. If any difference of opinion arises in respect of the interpretation or implementation of this Agreement, the designated airlines of both Contracting Parties shall endeavour to settle it directly through consultation in a spirit of friendly cooperation and mutual understanding. Failing to reach agreement, the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall settle such difference of opinion through consultation. If agreement still cannot be reached, the Contracting Parties shall settle the difference of opinion through diplomatic channels.

*Article 17.* If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify or amend any provision of this Agreement or its annex, it may at any time request consultations with the other Contracting Party and such consultations shall begin within a period of sixty days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party. Any modification or amendment to this Agreement or its annex shall enter into force by an agreement between the Contracting Parties in the form of an exchange of diplomatic notes.

*Article 18.* Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. The Agreement shall then terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. If the above notice is withdrawn before the expiry of this period, this Agreement shall continue to be in force with the concurrence of the other Contracting Party.

*Article 19.* This Agreement and any amendment thereto shall be registered by the Government of Canada with the appropriate international organization.

*Article 20.* The provisions set out in articles 5, 9, 10, 11, 14 and 15, as well as in article 13, paragraph 3 of this Agreement shall be applicable to special flights and charter flights operated by an airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party in accordance with article 2, paragraph 5 of this Agreement, and to the airline operating such flights.

*Article 21.* This Agreement shall come into force on the date of signature.

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

DONE in two copies at Ottawa, this 11th day of June 1973, in the English, French and Chinese languages, each version being equally authentic.

[Signed]<sup>1</sup>

For the Government of Canada

[Signed]<sup>2</sup>

For the Government of the People's Republic of China

## ANNEX

### I. ROUTES

1. The route of the agreed services of the designated airline of the Government of the People's Republic of China shall be as follows in both directions:

Points in China – Tokyo – one technical landing point to be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties (possible) – Vancouver and Ottawa and a point to be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties – one point in a third country to be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties – points of extension in other third countries.

2. The route of the agreed services of the designated airline of the Government of Canada shall be as follows in both directions:

Points in Canada – one technical landing point in Alaska – Tokyo (or another point in Japan to be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties) – Shanghai and Peking and a point to be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties – one point in a third country to be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties – points of extension in other third countries.

### II. TRAFFIC RIGHTS

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to carry traffic in passengers, baggage, cargo and mail from the territory of one Contracting Party to the territory of the other Contracting Party and vice versa as well as the traffic between the territory of the Contracting Party designating the airline and the point of call on the specified route in Japan. The right for carriage of traffic between the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be a subject for separate agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

2. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to carry on the same flight into and out of the territory of the other Contracting Party in transit traffic coming from or destined for points in third countries.

3. Passengers shall have the privilege of stopping over at intermediate points on the specified routes. Through passengers with origin or destination at a point beyond to be agreed upon between the Aeronautical Authorities shall also have the privilege of stopping over at one point in the territory of the other Contracting Party.

4. The designated airline of each Contracting Party shall not have the right to embark any traffic in passengers, baggage, cargo and mail at one point in the territory of the other Contracting Party and disembark that traffic at another point in the same territory, irrespective of the origin and destination of such traffic.

<sup>1</sup> Signed by Mitchell Sharp.

<sup>2</sup> Signed by Yao Kuang.

### III. ADDITIONAL FLIGHTS

In case the designated airline of one Contracting Party desires to operate additional flights on the specified route, it shall submit a request to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party forty-eight hours before the departure of the flights in question, which shall be operated only after approvals have been obtained.

## PROTOCOL BETWEEN THE DEPARTMENT OF TRANSPORT OF CANADA AND THE GENERAL ADMINISTRATION OF CIVIL AVIATION OF CHINA CONCERNING TECHNICAL REQUIREMENTS AND PROCEDURES RELATED TO THE OPERATION OF THE AGREED AIR SERVICES

The Department of Transport of Canada and the General Administration of Civil Aviation of China (hereinafter referred to as the "Aeronautical Authorities"), in pursuance of the provision set forth in article 6 of the Agreement between the Government of Canada and the Government of the People's Republic of China Relating to Civil Air Transport signed on June 11, 1973, at Ottawa, and with a view to defining the technical requirements and procedures related to the operation of the agreed air services,

Have agreed as follows:

### I. *Air Routes and Airports*

1. Aircraft of the designated airline of the Government of the People's Republic of China may operate flights to and from Vancouver and Ottawa along the designated airway, air route and/or air corridor of Canada. For the operation of the agreed services by the designated airline of the Government of the People's Republic of China, the following regular and alternate airports are assigned by Canada:

Regular airports — Vancouver, Ottawa

Alternate airports — Abbotsford, Montreal

2. Aircraft of the designated airline of the Government of Canada may operate flights to and from Shanghai and Peking along the designated airway, air route and/or air corridor of the People's Republic of China. For the operation of the agreed services by the designated airline of the Government of Canada, the following regular and alternate airports are assigned by the People's Republic of China:

Regular airports — Shanghai, Peking

Alternate airports — Hangchow, Canton

### II. *Aeronautical Information*

1. The aeronautical authorities of both Parties shall provide each other with the following aeronautical information necessary for the operation of aircraft on the agreed services in their respective territories:

- 1) information on regular and alternate airports;
- 2) information on air routes;
- 3) information on radio communication and navigational facilities;
- 4) information on rules of flight in effect and air traffic control.

2. Alterations or additions to the above mentioned information, if any, shall be sent promptly to the aeronautical authorities of the other Party in NOTAM form. Urgent NOTAMS shall be transmitted by the quickest available means to the aeronautical authorities of the other Party.

3. Aeronautical information and NOTAMS shall be made available in the English language. The International NOTAM Code shall be used in the transmission of NOTAMS. All aeronautical information shall be, in form and content, in accord with accepted international practice.

4. The aeronautical authorities of both Parties shall supply each other with 5 copies of all regulatory documentation and information pertaining to the operation of the agreed services within the territories of the respective Parties, to enable compliance with such requirements by the flight crews of the respective designated airlines operating on the agreed services.

### III. *Meteorological Services*

1. Meteorological services shall be provided in accordance with standards as specified by the World Meteorological Organization accepted by both Parties.

2. The details of operation of the meteorological service shall be developed by the appropriate authorities of both Parties.

### IV. *Air Traffic Rules and Procedures*

1. All flights of the designated airlines shall be conducted in accordance with the Air Traffic rules and procedures in force in the territories in which the aircraft are flown which, in the case of the territory of the People's Republic of China shall mean the air traffic rules and procedures of the People's Republic of China and, in the case of Canadian territory, shall mean the Canadian Air Regulations and the rules and procedures issued pursuant thereto. The crew members of the aircraft of the designated airlines of both Parties flying the specified route shall be fully conversant and strictly compliant with the air traffic control procedures of the other Party.

2. Prior to each departure, the pilot-in-command or his representative shall submit a flight plan to the air traffic control service of the aerodrome of departure, and the flight shall proceed according to the approved flight plan.

3. Deviation from the flight plan will be allowed only after clearance has been obtained from the air traffic control service concerned; in emergency, where immediate deviation from the flight plan is required and there is insufficient time for obtaining clearance from the air traffic control service concerned, the pilot-in-command shall have the right to deviate from the flight plan but shall concurrently notify the air traffic service concerned of such deviation.

### V. *Radio Navigation and Communications*

1. For the operation of agreed services on the specified routes, the Parties recognize the requirement for the establishment of point to point aeronautical communications between the two countries. Both Parties shall hold consultations separately as to the measures and procedures for the establishment of such communications.

2. Aircraft operating the agreed service on the specified routes shall be equipped with equipment and frequencies which will enable effective radio communication and use of navigation services provided by the other Party.

3. The pilot-in-command shall maintain continuous communication on the specified frequencies with the designated air traffic control service.

4. Both Parties shall apply the English language and internationally accepted codes and procedures in force for air-ground and point-to-point communications.

5. Aircraft used on the agreed services shall be equipped for the use of secondary surveillance radar. In case of technical difficulties in implementation, the Parties shall consult.

#### VI. *Aircraft Airworthiness*

1. In respect of each aircraft engaged in the operation of the agreed services, a certificate of airworthiness shall be issued by the Aeronautical Authorities of its Government.

2. The certificate of airworthiness issued by the Aeronautical Authorities of each Party shall be accepted by the other Aeronautical Authorities. The requirements of the Aeronautical Authorities of each Party for the issuance of such certificates shall be consistent with the internationally accepted minimum standards relating to airworthiness.

#### VII. *Miscellaneous*

In respect of aircraft identification marks and carriage of documents, accident investigation and the charges payable for services specified in this Protocol, provisions concerned in the Agreement between the Government of Canada and the Government of the People's Republic of China Relating to Civil Air Transport shall be referred to for implementation.

#### VIII. *Validity*

This Protocol shall become valid during the period of validity of the Agreement between the Government of Canada and the Government of the People's Republic of China Relating to Civil Air Transport.

Signed at Ottawa on this 11th day of June, 1973, in duplicate in the English, French and Chinese languages, all three texts being equally authentic.

[Signed]<sup>1</sup>

For the Department of Transport  
of Canada

[Signed]<sup>2</sup>

For the General Administration  
of Civil Aviation of China

---

<sup>1</sup> Signed by Jean Marchand.

<sup>2</sup> Signed by Yao Kuang.

## ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République populaire de Chine,

Afin de faciliter les contacts amicaux entre les peuples du Canada et de Chine, et de développer les relations mutuelles entre les deux pays en matière de transports aériens,

Conformément aux principes du respect mutuel de l'indépendance et de la souveraineté, de la non-ingérence dans les affaires intérieures de l'autre pays, de l'égalité, ainsi que des avantages réciproques et de la coopération amicale,

Et au sujet de l'établissement de services aériens réguliers entre leur territoire respectif et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article 1.* Aux fins du présent Accord :

a) « Autorités aéronautiques » signifie, dans le cas du Canada, le Ministre des Transports et la Commission canadienne des transports et, dans le cas de la République populaire de Chine, l'Administration générale de l'Aviation civile de Chine, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou tout autre organisme autorisé à remplir les fonctions exercées présentement par lesdites Autorités;

b) « Services convenus » signifie les services aériens réguliers pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord;

c) « Accord » signifie le présent Accord, son annexe et toutes modifications dudit Accord et de son annexe;

d) « Entreprise de transport aérien désignée » signifie une entreprise de transport aérien désignée conformément à l'article 3 du présent Accord;

e) « Tarif » est considéré comme comprenant le tarif cargo, le tarif passager et les frais de transport, ainsi que les conditions de transport, les classifications, les règles, les règlements, les pratiques et les services qui s'y rattachent, sauf la rémunération et les conditions du transport du courrier;

f) « Service aérien » signifie tout service aérien régulier assuré par un aéronef pour le transport public des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier.

*Article 2.* 1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter des services aériens réguliers (appelés ci-après « les services convenus ») sur la route spécifiée dans l'annexe au présent Accord (appelée ci-après « la route spécifiée ») pour le transport, en trafic international, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier.

2. Les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante qui assure l'exploitation des services convenus peuvent omettre de faire escale en tout point de la route spécifiée, à condition que le service commence à un point situé dans le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 11 juin 1973 par la signature, conformément à l'article 21.

transport aérien et que l'omission de tout point d'escale dans le territoire de l'autre Partie contractante soit soumise à l'approbation des autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante.

3. Les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante se conformeront, en survolant le territoire de l'autre Partie contractante, aux règlements fixés par l'autre Partie contractante concernant la voie aérienne, la route aérienne, le corridor aérien et les limites de l'espace aérien disponible.

4. Chacune des Parties contractantes avertira l'autre Partie contractante au moins 60 jours à l'avance de l'inauguration de ses services convenus sur la route spécifiée.

5. Les vols spéciaux entre les territoires des deux Parties contractantes de même que les vols effectués autrement que dans le cadre des services convenus au-dessus du territoire de chacune des Parties contractantes, n'auront lieu qu'après l'obtention de l'autorisation par voie diplomatique.

*Article 3.* 1. Le Gouvernement de la République populaire de Chine désigne le « Département des affaires internationales de l'Administration générale de l'Aviation civile de Chine » comme son entreprise de transport aérien chargée d'exploiter les services convenus sur la route spécifiée pour la Chine dans l'annexe au présent Accord. Le Gouvernement du Canada aura le droit de désigner, au moyen d'une note diplomatique, une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur la route spécifiée pour le Canada dans l'annexe au présent Accord.

2. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler, au moyen d'une note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien chargée d'exploiter un service convenu et de désigner une autre entreprise à cette fin.

3. Dès qu'elles auront reçu un avis de désignation de l'autre Partie contractante, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante accorderont dès que possible à l'entreprise ainsi désignée l'autorisation appropriée d'exploiter les services convenus.

4. Dès qu'elle aura reçu cette autorisation, l'entreprise de transport aérien pourra commencer en tout temps à exploiter les services convenus, sous réserve de la disposition énoncée au paragraphe 4 de l'article 2 et à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 8 du présent Accord soit en vigueur à l'égard de ce service.

5. Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante devront demeurer entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ses ressortissants.

*Article 4.* 1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de retirer, d'annuler ou d'assortir de conditions l'autorisation accordée à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante conformément à l'article 2 du présent Accord.

- a) si l'entreprise en cause ne peut satisfaire aux exigences des lois et règlements appliqués par les autorités aéronautiques de la première Partie contractante à toutes les entreprises de transport aérien étrangères en pareilles circonstances;
- b) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de cette Partie contractante;
- c) si elle n'a pas obtenu la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ses ressortissants; et

d) si, à d'autres égards, l'entreprise en cause n'exploite pas ses services conformément aux conditions fixées par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable d'intervenir immédiatement pour empêcher de nouvelles infractions à ces lois et règlements, le droit d'annuler cette autorisation ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

*Article 5.* Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes relatifs à l'admission sur son territoire, au séjour, au départ et à la navigation à l'intérieur de son territoire des aéronefs affectés aux services aériens internationaux, de même que les lois et règlements relatifs à l'admission sur son territoire, au séjour et au départ des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises et du courrier s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ainsi qu'aux équipages, aux passagers, aux bagages, aux marchandises et au courrier que transportent ces aéronefs pendant qu'ils se trouveront sur le territoire de la première Partie contractante. Chaque Partie contractante fournira à l'autre Partie contractante les renseignements à jour relatifs aux lois et aux règlements susmentionnés.

*Article 6.* 1. Chaque Partie contractante désignera, en son territoire, les aéroports et les aéroports de réserve qu'utilisera l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour l'exploitation de la route spécifiée et lui fournira, à l'intérieur de son territoire, les services de communications et d'aide à la navigation, les services météorologiques et les autres services auxiliaires qui sont indispensables pour l'exploitation sûre et régulière des services convenus. Les arrangements détaillés seront énoncés dans le Protocole signé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ou son entreprise de transport aérien désignée commet une infraction quelconque aux dispositions du Protocole mentionné au premier paragraphe du présent article, cette infraction pourra motiver l'application de l'article 4.

*Article 7.* 1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes jouiront du même traitement équitable quant à l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de manière à ne pas affecter indûment les services assurés par cette dernière sur l'ensemble ou une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront en étroit rapport avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées.

4. Les questions relatives à la fréquence des vols, au type d'aéronefs, aux horaires, aux conditions de transport, à la représentation commerciale et à l'assistance en escale qui se posent dans l'exploitation des routes spécifiées seront résolues par voie de consultations entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes et soumises à l'approbation des autorités aéronautiques respectives des deux Parties contractantes.

5. En cas de désaccord sur des questions qui ont trait à la capacité, on appliquera les dispositions de l'article 16 du présent Accord.

*Article 8.* 1. Les tarifs applicables aux services convenus des entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes seront fixés à des niveaux raisonnables en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris le coût d'exploitation, le bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que



les conditions de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises pour toute partie de la route spécifiée.

2. Les tarifs visés par le premier paragraphe du présent article seront déterminés par voie de consultations entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes et soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs ainsi convenus seront présentés aux autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date où ils devront entrer en vigueur; les autorités aéronautiques pourront accepter des délais plus courts dans des cas particuliers. Si dans les trente (30) jours de leur présentation, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas fait savoir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elles ne sont pas satisfaites des tarifs qui leur ont été présentés, ces tarifs seront considérés comme acceptables et entreront en vigueur à l'expiration de la période de quarante-cinq (45) jours susmentionnée. Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation des tarifs, les autorités aéronautiques pourront aussi décider que le délai requis pour l'envoi de l'avis d'insatisfaction sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus ou si, pendant la période applicable en conformité du paragraphe 3 ci-dessus, un avis d'insatisfaction a été donné, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de déterminer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur tout tarif qui leur est présenté en vertu [du] paragraphe 3 du présent article ou la détermination de tout tarif aux termes du paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

6. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'en sont pas satisfaites.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

*Article 9.* 1. Les aéronefs utilisés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pour l'exploitation de la route spécifiée ainsi que l'équipement normal, les pièces de rechange y compris les moteurs, le carburant, l'huile, les lubrifiants et les approvisionnements, y compris les vivres, qui sont conservés à bord des aéronefs, de même que le matériel publicitaire qui est diffusé gratuitement seront exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits par l'autre Partie contractante à l'arrivée dans le territoire de cette Partie contractante et au départ.

2. Le carburant, l'huile, les lubrifiants et les approvisionnements consommables, y compris les vivres, qui sont pris à bord des aéronefs dans le territoire de l'autre Partie contractante par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante pour l'exploitation de la route spécifiée seront exonérés des droits de douane, frais d'inspection et autres droits.

3. Les pièces de rechange, y compris les moteurs, et l'équipement normal qui sont introduits dans le territoire de l'autre Partie contractante pour l'entretien et la réparation des aéronefs exploités sur la route spécifiée par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante seront aussi exonérés des droits de douanes, des frais d'inspection et autres droits. Toutefois, ces pièces et équipement seront gardés en entrepôt et ne seront ni utilisés à d'autres fins dans le territoire de l'autre Partie contractante; ils seront soumis à des frais d'entreposage conformément au règlement de l'autre Partie contractante.

*Article 10.* 1. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent imposer des droits équitables et raisonnables pour l'utilisation, par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, des aéroports et autres installations et services placés sous son contrôle ainsi que des services et bâtiments connexes, à condition que ces droits ne soient pas plus élevés que les droits imposés à toutes les autres entreprises de transport aérien qui assurent des services internationaux analogues.

2. Aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise de transport désignée de l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations et les services relatifs aux douanes, à l'immigration et à la quarantaine ou l'utilisation des aéroports, des voies aériennes et autres installations et services placés sous son contrôle.

*Article 11.* Les revenus que les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes tirent de l'exploitation de services internationaux dans le territoire de l'autre Partie contractante seront exemptés de tout impôt sur le revenu imposé par cette autre Partie contractante et pourront être transférés.

*Article 12.* Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fourniront sur demande aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les renseignements et les statistiques se rattachant au trafic effectué par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante dans le cadre des services convenus, à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante.

*Article 13.* 1. L'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes se verra accorder, sur la base de la réciprocité, le droit d'envoyer ses représentants et son personnel requis pour l'exploitation des services convenus aux points d'escale de la route spécifiée en territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentants et ce personnel seront des nationaux de la République populaire de Chine et du Canada et leur nombre sera fixé par voie de consultations entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes et soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Ces représentants et ce personnel observeront les lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante.

2. Si l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le demande, l'autre Partie contractante facilitera dans toute la mesure du possible à cette entreprise l'obtention des installations et des services dont elle a besoin pour le travail et le séjour de ses représentants et de son personnel.

3. Chaque Partie contractante se chargera de prendre, à ses aéroports, les mêmes mesures de sécurité pour les aéronefs, le carburant, l'huile et les lubrifiants ainsi que l'équipement et les autres biens de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante que celles qu'elle adoptera à l'égard des biens analogues de sa propre entreprise de transport aérien désignée.

*Article 14.* 1. Les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante qui opèrent sur la route spécifiée porteront les marques peintes de leur nationalité et de leur immatriculation et auront à bord les documents suivants :

- 1) le certificat d'immatriculation;
- 2) le certificat de navigabilité;
- 3) le carnet de route;
- 4) le permis de station radio de l'aéronef;

- 5) les brevets ou certificats de tous les membres de l'équipage;
- 6) la liste des membres de l'équipage;
- 7) si des passagers sont à bord, une liste de leurs noms et des points d'embarquement et de débarquement;
- 8) si des marchandises ou du courrier sont à bord, un manifeste de fret.

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante reconnaîtront les documents valables susmentionnés qui sont émis par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Les équipages de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes qui assurent les vols sur la route spécifiée seront composés de citoyens de leur pays respectif. Si l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes juge souhaitable d'employer des membres d'équipages d'autres nationalités pour l'exploitation de ses aéronefs sur la route spécifiée, l'approbation de l'autre Partie contractante devra être obtenue.

3. Les équipages de l'entreprise de transport aérien de chaque Partie contractante seront autorisés sur la base de la réciprocité et selon les exigences des horaires des services convenus à séjourner temporairement dans le territoire de l'autre Partie contractante.

*Article 15.* 1. Si un aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes est en détresse ou subit un accident sur le territoire de l'autre Partie contractante, l'autre Partie contractante devra, conformément aux normes et aux pratiques internationalement reconnues, donner ordre aux autorités intéressées de prendre les mesures nécessaires pour :

- 1) venir en aide aux passagers et à l'équipage;
- 2) informer la première Partie contractante de l'accident sans tarder;
- 3) assurer la sécurité de l'aéronef et de son contenu et protéger toutes les preuves pertinentes;
- 4) faire enquête sur toutes les circonstances pertinentes;
- 5) donner aux représentants accrédités ou au représentant accrédité et à leurs ou ses conseillers de la première Partie contractante accès à l'aéronef et leur procurer toutes les facilités;
- 6) autoriser le départ de l'aéronef et de son contenu dès qu'ils ne sont plus requis aux fins de l'enquête;
- 7) analyser les preuves et transmettre à la première Partie contractante, en six exemplaires, un rapport détaillé sur l'enquête contenant la cause probable et les résultats et fournissant des données à l'appui desquelles les conclusions sont fondées.

2. Dès qu'elles auront été avisées de l'accident, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante faciliteront l'enquête en fournissant des renseignements pertinents sur l'équipage et l'aéronef en cause.

3. On estimera également qu'un accident est survenu lorsqu'un aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante se trouvant dans le territoire de l'autre Partie contractante ne sera pas signalé et que ses réserves connues de carburant auront été épuisées.

*Article 16.* Les deux Parties contractantes assureront la bonne application du présent Accord dans un esprit d'étroite collaboration et de soutien réciproque. Si une divergence d'opinion survient en ce qui concerne l'interprétation ou l'application du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties con-

tractantes s'efforceront de régler le différend directement par voie de consultations, dans un esprit de coopération amicale et de compréhension mutuelle. Si aucune entente n'est réalisée, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes tiendront des consultations afin de régler cette divergence d'opinion. S'il n'y a encore aucune entente, les Parties contractantes régleront la divergence d'opinion par la voie diplomatique.

*Article 17.* Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier ou amender une disposition quelconque du présent Accord ou de son annexe, elle pourra à tout moment demander des consultations avec l'autre Partie contractante et ces consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante. Toute modification ou tout amendement du présent Accord ou de son annexe entrera en vigueur au moyen d'un accord conclu entre les Parties contractantes sous la forme d'un échange de notes diplomatiques.

*Article 18.* L'une des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre partie contractante son désir de dénoncer le présent Accord. L'Accord prendra alors fin douze mois après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante. Si l'avis susmentionné est annulé avant l'expiration de cette période, le présent Accord restera en vigueur avec l'approbation de l'autre Partie contractante.

*Article 19.* Le présent Accord et toute modification dudit Accord seront enregistrés par le Gouvernement du Canada auprès de l'organisation internationale compétente.

*Article 20.* Les dispositions énoncées aux articles 5, 9, 10, 11, 14 et 15 ainsi qu'au paragraphe 3 de l'article 13 du présent Accord seront applicables aux vols spéciaux et aux vols nolisés assurés par une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante conformément au paragraphe 5 de l'article 2 du présent Accord, ainsi qu'à l'entreprise de transport aérien qui assure ces vols.

*Article 21.* Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

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

FAIT en double exemplaire à Ottawa, ce 11<sup>e</sup> jour de juin 1973, en langues anglaise, française et chinoise, chaque version faisant également foi.

[Signé]<sup>1</sup>

Pour le Gouvernement du Canada

[Signé]<sup>2</sup>

Pour le Gouvernement de la République populaire de Chine

## ANNEXE

### 1. ROUTES

1. La route des services convenus de l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République populaire de Chine sera la suivante dans les deux sens :

Points en Chine – Tokyo – un point d'escale technique qui sera convenue entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes (possible) – Vancouver et Ottawa et un point qui sera convenu entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes – un point dans un pays tiers qui sera convenu entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes – points d'extension de la route dans d'autres pays tiers.

<sup>1</sup> Signé par Mitchell Sharp.

<sup>2</sup> Signé par Yao Kuang.

2. La route des services convenus de l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Canada sera la suivante dans les deux sens :

Points au Canada – un point d'escale technique en Alaska – Tokyo (ou un autre point au Japon qui sera convenu entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) – Shanghai et Pékin en un point qui sera convenu entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes – un point dans un pays tiers qui sera convenu entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes – points d'extension de la route dans d'autres pays tiers.

## II. DROITS DE TRANSPORT

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante aura le droit de transporter des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier entre le territoire de l'une des Parties contractantes et le territoire de l'autre et vice-versa, ainsi qu'entre le territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise et le point d'escale sur la route spécifiée au Japon. Le droit de transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers fera l'objet d'un accord distinct entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante aura le droit de transporter sur le même vol en territoire et hors du territoire de l'autre Partie contractante, du trafic en transit, en provenance ou à destination de points situés dans des pays tiers.

3. Les passagers auront la faculté de faire escale à des points intermédiaires sur les routes spécifiées. Les passagers en transit, en provenance ou à destination d'un point au-delà qui sera convenu entre les Autorités aéronautiques auront aussi la faculté de faire escale à un point dans le territoire de l'autre Partie contractante.

4. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante n'aura pas le droit d'embarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à un point en territoire de l'autre Partie contractante et de les débarquer à un autre point dans le même territoire, quelle que soit l'origine ou la destination du transport.

## III. VOLS SUPPLÉMENTAIRES

Si l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante désire assurer des vols supplémentaires sur la route spécifiée, elle présentera une demande aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quarante-huit heures avant le départ des vols en question, lesquels n'auront lieu qu'après l'obtention de l'approbation nécessaire.

## PROTOCOLE ENTRE LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU CANADA ET L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE DE CHINE CONCERNANT LES EXIGENCES TECHNIQUES ET LES PROCÉDURES RELATIVES À L'EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS CONVENUS

Le ministère des Transports du Canada et l'Administration générale de l'Aviation civile de Chine (ci-après désignés « les autorités aéronautiques », conformément à la disposition prévue à l'article 6 de l'Accord conclu entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République populaire de Chine relativement au transport aérien civil signé le 11<sup>e</sup> jour de juin 1973, à Ottawa, et en vue de définir les exigences techniques et les procédures relatives à l'exploitation des services aériens convenus,

Sont convenus de ce qui suit :

### I. Routes aériennes et aéroports

1. Les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République populaire de Chine peuvent exploiter des vols à destination et

en provenance de Vancouver et d'Ottawa dans la voie, la route ou le couloir aériens désignés du Canada. En vue de l'exploitation des services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République populaire de Chine, le Canada a assigné les aéroports réguliers et de dégagement suivants :

Aéroports réguliers — Vancouver, Ottawa  
Aéroports de dégagement — Abbotsford, Montréal

2. Les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Canada peuvent exploiter des vols à destination et en provenance de Shanghai et Pékin dans la voie, la route ou le couloir aériens désignés de la République populaire de Chine. En vue de l'exploitation des services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Canada, la République populaire de Chine a assigné les aéroports réguliers et de dégagement suivants :

Aéroports réguliers — Shanghai, Pékin  
Aéroports de dégagement — Hang-tcheou, Canton

## II. *Information aéronautique*

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties doivent se doter l'une l'autre de l'information aéronautique suivante, laquelle est nécessaire pour l'exploitation des aéronefs dans le cadre des services convenus dans leurs territoires respectifs, notamment :

- 1) l'information sur les aéroports réguliers et de dégagement;
- 2) l'information sur les routes aériennes;
- 3) l'information sur les radiocommunications et les installations et les services de navigation aérienne;
- 4) l'information sur les règles de vol en vigueur et le contrôle de la circulation aérienne.

2. Les modifications ou les ajouts apportés à l'information susmentionnée doivent, le cas échéant, être envoyés promptement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie sous la forme d'un avis aux navigateurs aériens. Les avis urgents aux navigateurs aériens doivent être transmis par les moyens disponibles les plus rapides aux autorités aéronautiques de l'autre Partie.

3. L'information aéronautique et les avis aux navigateurs aériens doivent être fournis en langue anglaise. On doit utiliser le Code international des avis aux navigateurs aériens pour les transmettre. Toute l'information aéronautique doit être, dans sa forme et son contenu, conforme aux pratiques internationales établies.

4. Les autorités aéronautiques des deux Parties doivent s'échanger 5 copies de toute la documentation et l'information réglementaires visant l'exploitation des services convenus dans les territoires des Parties respectives afin de favoriser le respect de ces exigences par les équipages des entreprises respectives de transport aérien désignées qui exploitent les services convenus.

## III. *Services météorologiques*

1. Les services météorologiques doivent être fournis conformément aux normes énoncées par l'Organisation météorologique mondiale et acceptées par les deux Parties.

2. Le fonctionnement détaillé des services météorologiques doit être élaboré par les autorités compétentes des deux Parties.

#### IV. Règles et procédures de la circulation aérienne

1. Tous les vols des entreprises de transport aérien désignées doivent s'effectuer conformément aux règles et procédures de la circulation aérienne en vigueur dans les territoires où les aéronefs sont exploités, lesquels désignent, dans le cas du territoire de la République populaire de Chine, les règles et procédures de la circulation aérienne de la République populaire de Chine et, dans le cas du territoire canadien, les règlements aériens canadiens ainsi que les règles et les procédures décrétés sous leur régime. Les équipages des aéronefs des entreprises désignées par les deux Parties qui volent sur la route désignée doivent connaître à fond les procédures de contrôle de la circulation aérienne de l'autre Partie et s'y conformer strictement.

2. Avant chaque envolée, le commandant de bord ou son représentant doit soumettre un plan de vol au service de contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ, et le vol doit s'effectuer conformément au plan de vol autorisé.

3. Une déviation du plan de vol ne sera permise qu'après en avoir obtenu l'autorisation du service de contrôle de la circulation aérienne compétent; en cas d'urgence, lorsqu'il faut s'écarter immédiatement du plan de vol et que le temps manque pour en obtenir l'autorisation du service de contrôle de la circulation aérienne compétent, le commandant de bord a le droit de dévier du plan de vol, mais il doit en même temps en aviser le service de contrôle de la circulation aérienne compétent.

#### V. Radionavigation et radiocommunications

1. Pour l'exploitation des services convenus sur des routes particulières, les Parties reconnaissent le besoin d'établir des liaisons entre points fixes entre les deux pays. Les deux Parties doivent procéder à des consultations séparément sur les mesures et les procédures en vue de l'établissement de telles communications.

2. Les aéronefs qui exploitent les services convenus sur les routes désignées doivent être dotés de l'équipement et des fréquences qui rendront possibles des radiocommunications efficaces et l'utilisation des services à la navigation aérienne fournis par l'autre Partie.

3. Le commandant de bord doit maintenir une communication constante, sur les fréquences spécifiées, avec le service de contrôle de la circulation aérienne désignée.

4. Les deux Parties doivent utiliser la langue anglaise et les codes et procédures acceptés internationalement et en vigueur pour les communications air-sol et entre points fixes.

5. Les aéronefs utilisés sur les services convenus doivent être équipés de façon à pouvoir utiliser le radar de surveillance secondaire. En cas de difficultés techniques d'application, les Parties conviennent de se consulter.

#### VI. Navigabilité de l'aéronef

1. Pour chaque aéronef engagé dans l'exploitation des services convenus, un certificat de navigabilité doit être délivré par l'Autorité aéronautique de son Gouvernement.

2. Le certificat de navigabilité délivré par l'Autorité aéronautique de chaque Partie doit être agréé par l'autre Autorité aéronautique. Les exigences de l'Autorité aéronautique de chaque Partie quant à la délivrance de ces certificats, doivent s'harmoniser avec les normes minimum internationalement acceptées en matière de navigabilité.

## VII. Divers

Pour les marques d'identité des aéronefs et le transport des documents, les enquêtes consécutives aux accidents et les frais exigibles pour les services spécifiés dans le présent Protocole, on doit se reporter aux dispositions pertinentes de l'Accord conclu entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République populaire de Chine relatif au transport aérien civil et les appliquer.

## VIII. Validité

Le présent Protocole deviendra valide durant la période de validité de l'Accord conclu entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République populaire de Chine relatif au transport aérien civil.

FAIT à Ottawa le 11<sup>e</sup> jour de juin 1973, en double exemplaire, les textes chinois, anglais et français faisant également foi.

[Signé]<sup>1</sup>

Pour le ministère  
des Transports du Canada

[Signé]<sup>2</sup>

Pour l'Administration générale  
de l'Aviation civile de Chine

---

<sup>1</sup> Signé par Jean Marchand.

<sup>2</sup> Signé par Yao Kuang.



[CHINESE TEXT—TEXTE CHINOIS]

## 中华人民共和国政府和加拿大政府 民用航空运输协定

中华人民共和国政府和加拿大政府，为便利中国人民和加拿大人民之间的友好往来，发展两国航空运输方面的相互关系，根据互相尊重独立和主权、互不干涉内政、平等互利和友好合作的原则，就建立两国间以及延伸至两国以外地区的定期航班，协议如下：

### 第 一 条

本协定中：

一、“航空当局”，中华人民共和国方面指中国民用航空总局，加拿大方面指加拿大运输部长和加拿大运输委员会，或两方面均指被授权执行上述当局目前行使职能的其他任何当局或机构。

二、“协议航班”，指在本协定附件规定航线上载运旅客、行李、货物和邮件的定期航班。

三、“协定”，指本协定及其附件和修改。

四、“指定空运企业”，指根据本协定第三条指定的空运企业。

五、“运价规章”，应被认为包括所有货运价、客运价、运输费用、运输条件、类别、规定、规章以及与上述有关的实施和服务，但不包括运输邮件的收费和条件。

六、“航班”，指以飞机从事旅客、行李、货物或邮件的公共运

輪的任何定期航班。

## 第 二 条

一、締約一方給予締約对方在本协定附件所规定的航线（以下简称“规定航线”）上经营定期航班（以下简称“协议航班”）的权利，以载运国际旅客、行李、貨物和邮件。

二、締約一方指定空运企业从事协议航班飞行的飞机在规定航线上的任何地点可不经停，但上述航班应在指定該空运企业的締約方境内的地点始发，同时，如在締約对方境内的任何通航地点不经停，应取得該締約对方航空当局的同意。

三、締約一方指定空运企业的飞机，在締約对方境内飞行时，必须遵守締約对方关于航路、航线、空中走廊和空域范围的规定。

四、締約一方在规定航线上飞行协议航班，至迟应在开航前六十天通知締約对方。

五、締約双方领土间的专机飞行和飞越締約对方领土非协议航班的飞行，应通过外交途径取得許可后方可进行。

## 第 三 条

一、中华人民共和国政府指定“中国民用航空总局国际业务局”为其经营本协定附件中国方面的规定航线上协议航班的空运企业。加拿大政府有权以外交照会指定一家经营本协定附件加拿大方面的规定航线上协议航班的空运企业。

二、締約一方有权通过向締約对方提交外交照会，撤回对飞行协议航班的空运企业的指定，并另行指定一家空运企业以替换之。

三、締約一方航空当局在收到締約对方的指定通知后，应根据实际可能尽快給予締約对方指定的空运企业以合适的经营协议航班的許可。

四、如根据本协定第八条规定而制定的协议航班的运价业已生效，在不违反第二条第四款的规定情况下，該空运企业在收到上述許可后即可在任何时候开始经营协议航班。

五、締約一方指定空运企业的主要所有权和有效管理权，应属于該締約方或其公民。

#### 第 四 条

一、在下列情況下，对根据本协定第二条业已給予締約对方指定空运企业的許可，締約一方保留撤回、废除或规定条件的权利：

1. 如根据該締約对方航空当局在相同情況下对所有外国空运企业采用的法令规章，上述空运企业未能合格；

2. 如上述空运企业不遵守該締約方的法令规章；

3. 如对上述空运企业的主要所有权和有效管理权属于該締約方或其公民有疑义；

4. 如上述空运企业沒有在其他方面按照本协定规定的条件从事经营。

二、除非为了防止进一步违反上述法令规章而必须立即采取行动外，废除上述許可的权利，应在与締約对方协商后方可行使。

#### 第 五 条

締約一方关于从事国际航班飞行的飞机进出其国境和在其领土内

停留、航行的法令规章，以及关于旅客、空勤组、行李、货物和邮件进出其国境和在其领土内停留的法令规章，均适用于締約对方指定空运企业在締約一方领土内的飞机，和所载运的空勤组、旅客、行李、货物和邮件。締約一方应向締約对方提供与上述法令规章有关的现行资料。

## 第 六 条

一、締約一方应在其领土内，为締約对方指定空运企业指定供经营规定航线所使用的机场和备降机场，并提供安全和正常飞行协议航班所需的通信、导航、气象和其他附属服务，具体办法在締約双方航空当局签订的议定书中予以规定。

二、如締約任何一方或其指定空运企业在任何时候没有遵守本条第一款所指议定书的规定，这将成为实施第四条的理由。

## 第 七 条

一、締約双方指定空运企业在经营规定航线的协议航班方面，应享有合理平等的机会。

二、締約一方指定空运企业在经营协议航班时，应照顾到締約对方指定空运企业的利益，以免不适当地影响后者在相同航线或航段上提供的航班。

三、締約双方指定空运企业提供的协议航班，应与公众对在規定航线上运输的要求保持密切关系。

四、与经营规定航线有关的班次、机型、班期时刻、运输章程、业务代理和地面服务事项，由締約双方指定空运企业协商确定，并经締約双方各自航空当局的同意。

五、如对影响运力的问题产生分歧，应按照本协定第十六条规定办理。

## 第 八 条

一、締約双方指定空运企业在协议航班上采用的运价，应在合理的水平上制定，适当照顾到一切有关因素，包括经营成本、合理的利润、航班特点（諸如速度和舒适程度）以及规定航线上任何航段上其他空运企业的运价。

二、本条第一款所指运价应由締約双方指定空运企业商定，并经締約双方航空当局的同意。

三、按此协议的运价，应至迟在其拟议实行之日四十五天前，提交給締約双方航空当局，在特殊情况下，上述航空当局对縮短这一期限可予接受。如在提交上述运价后三十天内，締約一方航空当局未通知締約对方航空当局，它对向其提交的运价感到不滿，则应认为該项运价已被接受，并应在上述四十五天期終之日起开始生效。如航空当局同意縮短提交运价期限，它们也可协议提交异议通知的期限少于三十天。

四、如运价未能按上述第二款规定予以制定，或在根据上述第三款采用的期限内发出了异议通知，締約双方航空当局应设法相互商定运价。

五、如航空当局未能就根据本条第三款向其提交的任何运价，或根据第四款就运价的决定达成协议，此項爭端应按照本协定第十六条规定予以解决。

六、如締約任何一方航空当局对运价有异议，則此項运价不能生

效。

七、在根据本条的各项规定制定新运价以前，按同样规定制定的运价仍应有效。

## 第 九 条

一、締約一方指定空运企业在规定航线上飞行的飞机及其留置在飞机上的正常设备、零备件（包括发动机）、燃油、润滑油、机上供应品（包括为旅客服务的物品）和免费分发的宣传印刷品，在进出締約对方领土时，締約对方应豁免任何关税、检验费和其他税捐。

二、締約一方指定空运企业在締約对方领土内加注供飞行规定航线使用的燃油、润滑油和装上供消耗的机上供应品（包括为旅客服务的物品），应豁免关税、检验费和其他税捐。

三、締約一方指定空运企业运入締約对方领土供在規定航线上飞行的飞机維修用的零备件（包括发动机）和正常设备，亦应豁免关税、检验费和其他税捐，但应由海关监管，不得在締約对方领土内转售或移作他用，并应按締約对方的规定繳納保管費用。

## 第 十 条

一、締約一方航空当局对締約对方指定空运企业使用其管理下的机场和其他设备，提供有关服务和房屋，可收取公平合理的費用，但上述費用不应高于向从事类似国际航班飞行的其他任何空运企业所收取的費用。

二、締約任何一方在提供有关海关、移民、检疫的设备和服務方面，或在使用其管理下的机场、航路和其他设备方面，不应給予其本

国或任何其他空运企业以优于締約对方指定空运企业的待遇。

### 第十一条

締約一方空运企业从其经营国际运输而在締約对方领土内的收入，应豁免締約对方所征收的所得税，并应准予結汇。

### 第十二条

締約一方航空当局应在締約对方航空当局要求时，向后者提供締約一方指定空运企业在协议航班上所載前往或来自締約对方领土的业务的相关資料和統計。

### 第十三条

一、締約一方指定空运企业应被允許有权在对等的基础上在締約对方领土内规定航线的通航地点派駐经营协议航班所需的代表和工作人员。上述代表和工作人员应为中华人民共和国和加拿大公民，其人数由締約双方指定空运企业商定，并经締約双方航空当局批准。締約一方指定空运企业的代表和工作人员必须遵守締約对方的现行法令规章。

二、如締約一方指定空运企业提出要求，締約对方应为其提供一切可能的协助，为该空运企业取得其代表和工作人员进行工作和居住所需的设备。

三、締約一方应在其机场内对締約对方指定空运企业的飞机、航空燃油、油料、润滑油、器材和其他财产負責采取与对其指定空运企业同类财产一样的安全措施。

### 第十四条

一、締約一方指定空运企业在規定航线上飞行的飞机应漆有本国

国籍标志和登记标志，并携带下列证件：

1. 登记证；
2. 适航证；
3. 航行记录表；
4. 机上无线电台执照；
5. 空勤组成员的执照或证件；
6. 空勤组名单；
7. 如载有旅客，应携带注明起讫地点的旅客名单；
8. 如载有货物或邮件，应携带舱单。

缔约一方航空当局的上述有效证件，缔约对方航空当局应予承认。

二、缔约双方指定空运企业在规定航线上飞行的空勤组成员，应分别为本国公民。如缔约一方指定空运企业使用其他国籍的空勤人员在规定航线上驾驶飞机，应经缔约对方同意。

三、在互惠的基础上，根据协议航班飞行时刻的需要，应允许缔约一方指定空运企业的空勤组在缔约对方领土内作临时性停留。

## 第十五条

一、缔约一方指定空运企业的飞机在缔约对方领土内遇险或失事时，缔约对方应根据国际通用标准和办法，指示有关当局就以下各项采取必要措施：

1. 对旅客和空勤组提供援助；
2. 立即将失事情况通知缔约一方；
3. 对飞机和飞机上装载物，采取一切安全措施，并保护一切有



关证据；

4. 調查一切有关情况；

5. 准许締約一方授权的代表和顾问接近飞机，并給予一切便利条件；

6. 如調查中不再需要遇险或失事的飞机和其装载物，应予放行；

7. 分析证据，向締約一方尽快提出六份包括可能原因和結果的詳細調查报告，以及作为結論依据的、具有充分证据的資料。

二、締約一方航空当局接到发生事故通知后，应及时提供发生事故的空勤组和飞机的有关情况，以便利調查。

三、締約一方指定空运企业的飞机如在締約对方境内飞行中断了联络，其已知的储备燃油已经耗尽，即应被认为事故已经发生。

## 第十六条

締約双方应密切合作，互相支持，保证本协定正确实施。如对本协定的解释或实施发生分歧，締約双方指定空运企业应本着友好合作、互相諒解的精神直接协商解决，如不能达成协议，应由締約双方航空当局协商解决，如仍不能达成协议，则通过外交途径解决。

## 第十七条

締約一方如认为需要修改或补充本协定的任何条款或其附件，可随时要求与締約对方进行协商，此项协商应于締約对方接到要求之日起六十天内进行。

本协定或其附件的任何修改或补充，经締約双方以外交换文达成协议后生效。

### 第十八条

締約一方可随时通知締約对方终止本协定。本协定在締約对方接到通知之日起十二个月以后终止，如在期满前，締約一方提出撤回上述通知，并取得締約对方同意后，则本协定继续有效。

### 第十九条

加拿大政府将向有关国际组织登记本协定及其任何修改。

### 第二十条

本协定第五、九、十、十一、十四、十五条和第十三条第三款的规定，应适用于締約一方空运企业根据本协定第二条第五款在締約对方领土内经营的专机和包机飞行，以及经营上述飞行的空运企业。

### 第二十一条

本协定自签字之日起生效。

下列代表，经其各自政府的正式授权，已在本协定上签字，以资证鉴。

本协定于一九七三年 月 日在渥太华签订，一式两份，每份都用中文、英文、法文写成，三种文本具有同等效力。

中华人民共和国政府  
代 表

加 拿 大 政 府  
代 表

## 附 件

### 一、航线

(一) 中华人民共和国政府指定空运企业所经营的协议航班的往返航线如下：

中国境内的地点——东京——经締約双方航空当局协议的一个技术降停点（可能）——温哥华、渥太华和经締約双方航空当局协议的一点——经締約双方航空当局协议的第三国的一点——其他第三国的延伸点。

(二) 加拿大政府指定空运企业所经营的协议航班的往返航线如下：

加拿大境内的地点——阿拉斯加的一点（技术降停）——东京（或经締約双方航空当局协议的日本境内的另一地点）——上海、北京和经締約双方航空当局协议的一点——经締約双方航空当局协议的第三国的一点——其他第三国的延伸点。

### 二、业务权

(一) 締約一方指定空运企业有权在締約一方领土与締約对方领土间载运旅客、行李、货物和邮件；同时，有权在指定該空运企业的締約方领土和规定航线上日本境内经停点间载运上述业务。关于自締約对方领土至第三国地点的业务权问题，由締約双方航空当局另行协

议。

(二) 締約一方指定空运企业可以在同一次飞行中，将来自或前往第三国地点的过境业务运进并运出締約对方领土。

(三) 旅客有权在规定航线上的中间经停地点分程。来自或前往经締約双方航空当局协议延伸点的联程旅客亦有权在締約对方境内的一点分程。

(四) 締約一方指定空运企业在締約对方领土内一点和另一点间，无权装载旅客、行李、貨物和邮件，不论此項业务的始发站或終点站为何地。

### 三、加班

締約一方指定空运企业在规定航线上作加班飞行，应在起飞四十八小时以前向締約对方航空当局提出申請，并经同意后方可飞行。

## 中国民用航空总局和 加拿大运输部关于经营协议航班 的技术要求和程序的议定书

中国民用航空总局和加拿大运输部（以下称为“航空当局”），根据一九七三年 月 日在渥太华签订的中华人民共和国政府和加拿大政府民用航空运输协定第六条的规定，为明确协议航班的技术要求和程序，协议如下：

### 一、航线和机场

1. 中华人民共和国政府指定空运企业的飞机，可沿加拿大方面指定的航路、航线和/或空中走廊飞行前往和来自温哥华和渥太华的航班。

为供中华人民共和国政府指定空运企业飞行协议航班，加拿大方面指定下列主用机场和备用机场：

主用机场：温哥华、渥太华

备用机场：阿包兹福特、蒙特利尔

2. 加拿大政府指定空运企业的飞机，可沿中华人民共和国方面指定的航路、航线和/或空中走廊飞行前往或来自上海和北京的航班。

为供加拿大政府指定空运企业飞行协议航班，中华人民共和国方面指定下列主用机场和备用机场：

主用机场：上海、北京

备用机场：杭州、广州

## 二、航行资料

1. 双方航空当局应相互提供供协议航班飞机在本国境内飞行所需的下列资料：

- (1) 主用机场和备降机场资料；
- (2) 航路资料；
- (3) 无线电通信和导航设备资料；
- (4) 现行飞行规则和空中交通管制资料。

2. 上述资料如有更改或补充，应以航行通告形式立即通知对方航空当局。紧急航行通告，应以可能的最快方式传递给对方航空当局。

3. 航行资料和航行通告应采用英文。在传递航行通告时，应使用国际通用的航行通告简语。所有航行资料在形式和内容方面，均应符合国际惯例。

4. 双方航空当局应相互提供五份关于在各方境内飞行协议航班所需的规定性文件和资料，以便各方政府的指定空运企业飞行协议航班的空勤组成员遵守上述要求。

## 三、气象服务

1. 气象服务应按照双方所接受的世界气象组织规定的标准予以提供。

2. 气象服务的具体提供办法，由双方有关当局商定。

## 四、空中交通规则和程序

1. 指定空运企业的所有飞行，均应按照飞机飞行境内的现行空中交通规则和程序进行。

上述空中交通規則和程序，在中華人民共和國境內，系指中華人民共和國空中交通規則和程序；在加拿大境內，系指《加拿大空中規定》以及據此頒發的規則和程序。

雙方政府的指定空運企業飛機的空勤組成員，在飛行規定航線時，應充分熟悉並嚴格遵守對方的空中交通管制程序。

2. 每次飛行前，機長或其代表，應向起飛地點的空中交通管制部門提交飛行計劃，並按批准的飛行計劃進行飛行。

3. 只有取得有關空中交通管制部門的批准，方可改變飛行計劃。在來不及取得有關空中交通管制部門的批准，需要立即改變飛行計劃的緊急情況下，機長有權改變飛行計劃，但應立即通知有關空中交通管制部門。

## 五、無線電導航和通信

1. 為了飛行規定航線的協議航班，雙方確認需在兩國間建立平面航空通信。關於設立上述通信的辦法和程序，由雙方另行協商。

2. 在規定航線上飛行協議航班的飛機，應裝有能進行有效的無線電通信聯絡和使用對方提供導航服務的設備和頻率。

3. 機長應在規定的頻率上與指定的空中交通管制部門保持不斷的通信聯絡。

4. 雙方在陸空、平面的通信聯絡中，應採用英語、現行國際慣用語和程序。

5. 飞行协议航班飞行的飞机应装有能使用二次观察雷达的设备。实施时如有技术困难，双方应进行协商。

## 六、飞机适航证

1. 本国政府航空当局对其飞行协议航班的每一飞机，应颁发适航证。

2. 一方航空当局颁发的适航证，对方航空当局应予承认。各方航空当局颁发适航证的要求，应与国际上通用的关于适航证的最低要求取得一致。

## 七、其他

关于飞机识别标志、文件的携带、事故调查以及提供本议定书规定的服务应付的费用，应参照中华人民共和国政府和加拿大政府民用航空运输协定的有关规定执行。

## 八、效力

本议定书在中华人民共和国政府和加拿大政府民用航空运输协定的有效期内有效。

本议定书于一九七 年 月 日在 签订，一式两份，每份都用中文、英文和法文写成，三种文本，具有同等效力。

中国民用航空总局

代 表

加拿大运输部

代 表



**ANNEX A**

*Ratifications, accessions, prorogations, etc.,  
concerning treaties and international agreements  
registered  
with the Secretariat of the United Nations*

---

**ANNEXE A**

*Ratifications, adhésions, prorogations, etc.,  
concernant des traités et accords internationaux  
enregistrés  
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

## ANNEX A — ANNEXE A

No. 2602. AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND JAPAN FOR AIR SERVICES. SIGNED AT THE HAGUE ON 17 FEBRUARY 1953<sup>1</sup>EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE SCHEDULE OF THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED. TOKYO, 19 DECEMBER 1972*Authentic text: English.**Registered by the International Civil Aviation Organization on 28 February 1974.*

## I

GAIMUSHO

Tokyo, December 19, 1972

Excellency,

With reference to the notes of understanding of 17th February, 1953,<sup>3</sup> relating to the Agreement between Japan and the Kingdom of the Netherlands for air services, signed at the Hague on that date,<sup>3</sup> and to the recent consultations held between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the articles 13 and 15 of that Agreement, I have the honour to confirm, on behalf of the Government of Japan, that the following amendments to the schedule of that Agreement, as amended on May 12, 1958,<sup>4</sup> and May 25, 1964,<sup>5</sup> have been agreed upon between the said aeronautical authorities:

1. In the route (a) specified in section I (Routes to be served by the designated airline or airlines of Japan) "Tokyo - Osaka - Fukuoka - Okinawa" shall be replaced by "Points in Japan,"

2. In the route (a) specified in section II (Routes to be served by the designated airline or airlines of the Kingdom of the Netherlands) "Okinawa and/or" shall be deleted.

I have further the honour to suggest that the aforementioned amendments shall enter into force on the date of Your Excellency's reply stating a similar confirmation by the Government of the Kingdom of the Netherlands.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

[Signed]

MASAYOSHI OHIRA  
Minister for Foreign AffairsHis Excellency Dr. Th. P. Bergsma  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary  
of the Kingdom of the Netherlands

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 192, p. 215, and annex A in volumes 335 and 602.

<sup>2</sup> Came into force on 19 December 1972, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

<sup>3</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 192, p. 215.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 335, p. 304.

<sup>5</sup> *Ibid.*, vol. 602, p. 302.

## II

Tokyo, December 19, 1972

Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's note of December 19, 1972, which reads as follows:

[See note I]

I have further the honour to confirm, on behalf of the Government of the Kingdom of the Netherlands, that the amendments to the schedule of the Agreement mentioned in Your Excellency's note have been agreed upon between the said aeronautical authorities and to agree to Your Excellency's suggestion that the aforementioned amendments shall enter into force on the date of this reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

[Signed-Signé]<sup>1</sup>

Ambassador of the Kingdom of the Netherlands

---

<sup>1</sup> Signed by Th. P. Bergsma—Signé par Th. P. Bergsma.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

No. 2602. ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE JAPON RELATIF  
AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À LA HAYE LE 17 FÉVRIER 1953<sup>1</sup>

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT LE TABLEAU ANNEXÉ À L'ACCORD  
SUSMENTIONNÉ, DÉJÀ MODIFIÉ<sup>3</sup>. TOKYO, 19 DÉCEMBRE 1972

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 28 février 1974.*

## I

GAIMUSHO

Tokyo, le 19 décembre 1972

Monsieur l'Ambassadeur,

Comme suite aux notes d'accord en date du 17 février 1953<sup>3</sup>, relatives à l'Accord entre le Japon et le Royaume des Pays-Bas relatif aux services aériens, signé à la Haye ce même jour<sup>3</sup>, ainsi qu'aux consultations qui ont eu lieu récemment entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes conformément aux articles 13 et 15 dudit Accord, j'ai l'honneur de confirmer, au nom du Gouvernement japonais, que les modifications ci-après au tableau annexé audit Accord, tel qu'il a été modifié le 12 mai 1958<sup>4</sup> et le 25 mai 1964<sup>5</sup>, ont été convenues entre lesdites autorités aéronautiques :

1. Sur la route *a* spécifiée dans la section I (Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon), les mots « Tokyo – Osaka – Fukuoka – Okinawa » sont remplacés par les mots « Points au Japon ».

2. Sur la route *a* spécifiée dans la section II (Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume des Pays-Bas), les mots « Okinawa et/ou » sont supprimés.

J'ai en outre l'honneur de proposer que les modifications précitées entrent en vigueur à la date de votre réponse confirmant l'agrément du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas à ces modifications.

Veuillez agréer, etc.

Le Ministre des affaires étrangères

[Signé]

MASAYOSHI OHIRA

Son Excellence Monsieur Th. P. Bergsma  
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire  
du Royaume des Pays-Bas

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 192, p. 215, et annexe A des volumes 335 et 602.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 19 décembre 1972, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 192, p. 215.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 335, p. 305.

<sup>5</sup> *Ibid.*, vol. 602, p. 303.

## II

Tokyo, le 19 décembre 1972

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date du 19 décembre 1972, qui se lit comme suit :

*[Voir note I]*

J'ai en outre l'honneur de confirmer au nom du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas que les modifications au tableau annexé à l'Accord mentionné dans votre note ont été convenues entre les autorités aéronautiques de nos deux pays et d'accepter votre suggestion selon laquelle les modifications précitées entrent en vigueur à la date de la présente réponse.

Veillez agréer, etc.

*[Signé]*

TH. P. BERGSMA

Ambassadeur du Royaume des Pays-Bas

---

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> AMENDING THE SCHEDULE OF THE AGREEMENT OF 17 FEBRUARY 1953 BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND JAPAN FOR AIR SERVICES, AS AMENDED;<sup>2</sup> TOKYO, 19 OCTOBER 1973

*Authentic text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 28 February 1974.*

1

AMBASSADOR OF THE NETHERLANDS

Tokyo, October 19, 1973

Excellency,

With reference to the recent consultations held between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the articles 13 and 15 of the Agreement between the Kingdom of the Netherlands and Japan for Air Services, signed at The Hague on February 17, 1953,<sup>3</sup> I have the honour to confirm, on behalf of the Government of the Kingdom of the Netherlands, that the following amendments to the schedule of that Agreement, as amended recently by the exchange of notes of December 19, 1972,<sup>4</sup> have been agreed upon between the said aeronautical authorities:

1. In the route (a) of section I of the schedule (the route to be served by the designated airline or airlines of Japan) "Colombo - Points in India - Points in East and West Pakistan" shall be replaced by "Points in Bangladesh - Points in India - Colombo - Points in Pakistan".

2. In the route (a) of section II of the schedule (the route to be served by the designated airline or airlines of the Kingdom of the Netherlands) "Points in West and East Pakistan - Points in India - Colombo" shall be replaced by "Points in Pakistan - Colombo - Points in India - Points in Bangladesh".

3. To section I of the schedule (routes to be served by the designated airline or airlines of Japan) shall be added the following route (c):

(c) Points in Japan - a point to be agreed upon later - Moscow - Points in Europe - Amsterdam and points beyond, in both directions.

4. To section II of the schedule (routes to be served by the designated airline or airlines of the Kingdom of the Netherlands) shall be added the following route (c):

(c) Points in the Netherlands - Points in Europe - Moscow - a point to be agreed upon later - Tokyo, in both directions.

I have further the honour to suggest that the aforementioned amendments shall enter into force on the date of Your Excellency's reply stating a similar confirmation by the Government of Japan.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

[Signed-*Signé*]<sup>5</sup>

His Excellency Mr. Masayoshi Ohira  
Minister for Foreign Affairs

<sup>1</sup> Came into force on 19 October 1973, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 192, p. 215; vol. 335, p. 304; vol. 602, p. 302; and p. 130 of this volume.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 192, p. 215.

<sup>4</sup> See p. 130 of this volume.

<sup>5</sup> Signed by Th. P. Bergsma-*Signé* par Th. P. Bergsma.

## II

Tokyo, October 19, 1973

Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's note of today's date, which reads as follows:

[See note 1]

I have further the honour to confirm, on behalf of the Government of Japan, that the amendments to the schedule of the Agreement mentioned in Your Excellency's note have been agreed upon between the said aeronautical authorities and to agree to Your Excellency's suggestion that the aforementioned amendments shall enter into force on the date of this reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

MASAYOSHI OHIRA  
Minister for Foreign Affairs

His Excellency Dr. Theodore Paul Bergsma  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary  
of the Kingdom of the Netherlands

---

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> MODIFIANT LE TABLEAU ANNEXÉ À L'ACCORD DU 17 FÉVRIER 1953 ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE JAPON RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS, TEL QU'IL A ÉTÉ MODIFIÉ<sup>2</sup>. TOKYO, 19 OCTOBRE 1973

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 28 février 1974.*

## I

L'AMBASSADEUR DES PAYS-BAS

Tokyo, le 19 octobre 1973

Monsieur le Ministre,

Comme suite aux récentes consultations qui ont eu lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes conformément aux articles 13 et 15 de l'Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Japon relatif aux services aériens signé à La Haye le 17 février 1953<sup>3</sup>, j'ai l'honneur de confirmer, au nom du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, que les modifications ci-après au tableau annexé audit Accord, tel qu'il a été amendé récemment par l'échange de notes du 19 décembre 1972<sup>4</sup>, ont été convenues entre lesdites autorités aéronautiques :

1. Sur la route *a* spécifiée dans la section I du tableau (routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon), les mots « Colombo – points en Inde – points au Pakistan oriental et occidental » sont remplacés par les mots « points au Bangladesh – points en Inde – Colombo – points au Pakistan ».

2. Sur la route *a* spécifiée dans la section II du tableau (routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume des Pays-Bas), les mots « points au Pakistan oriental et occidental – points en Inde, Colombo » sont remplacés par les mots « points au Pakistan, Colombo – points en Inde – points au Bangladesh ».

3. Dans la section I du tableau (routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon), la route *c* ci-après est adjoutée :

c) Points au Japon – point dont il sera convenu ultérieurement – Moscou – points en Europe – Amsterdam et points au-delà, dans les deux sens.

4. Dans la section II du tableau (Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume des Pays-Bas), la route *c* ci-après est ajoutée :

c) Points aux Pays-Bas – points en Europe – Moscou – points dont il sera convenu ultérieurement – Tokyo, dans les deux sens.

J'ai en outre l'honneur de suggérer que les modifications précitées entrent en vigueur à la date de votre réponse confirmant l'agrément du Gouvernement japonais à ces modifications.

Veillez agréer, etc.

[TH. P. BERGSMAN]  
Ambassadeur des Pays-Bas

Son Excellence Monsieur Masayoshi Ohira  
Ministre des affaires étrangères

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 19 octobre 1973, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 192, p. 215; vol. 335, p. 305; vol. 602, p. 303; et p. 132 du présent volume.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 192, p. 215.

<sup>4</sup> Voir p. 132 du présent volume.



## II

Tokyo, le 19 octobre 1973

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, qui se lit comme suit :

*[Voir note I]*

J'ai en outre l'honneur de confirmer, au nom du Gouvernement japonais, que les modifications au tableau annexé à l'Accord mentionné dans votre note ont été convenues entre les autorités aéronautiques de nos deux pays et d'accepter votre suggestion selon laquelle les modifications précitées entrent en vigueur à la date de la présente réponse.

Veuillez agréer, etc.

Le Ministre des affaires étrangères :  
MASAYOSHI OHIRASon Excellence Monsieur Th. P. Bergsma  
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire  
du Royaume des Pays-Bas

N° 3614. ACCORD ENTRE LA FRANCE ET LE JAPON RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À PARIS LE 17 JANVIER 1956<sup>1</sup>

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ANNEXE À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC ANNEXE). TOKYO, 9 MARS 1973

*Textes authentiques : français et japonais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 28 février 1974.*

I

AMBASSADE DE FRANCE

Tokyo, le 9 mars 1973

Excellence,

Me référant à l'Accord relatif aux services aériens entre la France et le Japon signé à Paris le 17 janvier 1956<sup>3</sup> dont l'annexe a été modifiée le 21 décembre 1959<sup>4</sup>, le 16 mai 1961<sup>5</sup>, le 29 mars 1968<sup>6</sup>, le 10 février 1970<sup>7</sup>, et le 18 juillet 1972<sup>8</sup>, j'ai l'honneur de proposer que l'annexe audit Accord soit remplacée par l'annexe révisée dont le texte est joint à la présente lettre.

Si ladite proposition rencontre l'agrément du Gouvernement japonais, j'ai l'honneur de proposer que la présente lettre et votre réponse à celle-ci soient considérées comme constituant un accord entre les deux Gouvernements sur les amendements apportés à l'annexe conformément à l'article XIII dudit Accord.

Cet Accord prendra effet à partir de la date de votre réponse.

Veuillez agréer, Excellence, les assurances de ma très haute considération.

[Signé]

JEAN-FRANÇOIS NOIVILLE  
Chargé d'Affaires a.i. de France

Son Excellence Monsieur Masayoshi Ohira  
Ministre des Affaires étrangères du Japon

ANNEXE

Routes qui pourront être exploitées dans les deux directions par des entreprises aériennes japonaises :

1. Points au Japon — points en Chine continentale (1) et/ou à Formose — Hong-kong ou Manille — Saïgon, Hanoi ou Haiphong — points au Cambodge — Bangkok — Rangoon — Colombo — points dans l'Inde et au Pakistan — points au Moyen-Orient — un point en Proche-Orient ou Le Caire — Athènes, Rome, Genève, Zurich, un point dans la République fédérale d'Allemagne (2) — Paris — Londres — Prestwick.
2. Points au Japon — un point aux îles Aléoutiennes — un point en Alaska — un point au Canada — un point au Groenland — un point en Islande — un point en Scandinavie (3) — points dans la République fédérale d'Allemagne — Amsterdam — Londres — Paris — Nice.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 255, p. 275, et annexe A des volumes 412, 464, 666, 796 et 842.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 9 mars 1973, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 255, p. 275.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 412, p. 336.

<sup>5</sup> *Ibid.*, vol. 464, p. 326.

<sup>6</sup> *Ibid.*, vol. 666, p. 380.

<sup>7</sup> *Ibid.*, vol. 796, p. 340.

<sup>8</sup> *Ibid.*, vol. 842, p. 330.

3. Points au Japon – points aux Etats-Unis d'Amérique et/ou au Canada – Madrid (4) – Londres – Paris – Nice et au-delà vers les points mentionnés aux routes japonaises 1 et/ou 2.
4. Points au Japon – points en Asie (1) – Moscou et/ou un autre point en U.R.S.S. (5) – points en Europe – Paris et au-delà vers les points mentionnés à la route japonaise 3.
5. Points au Japon – un point intermédiaire – Papeete – île de Pâques – Lima et/ou Santiago – Buenos Aires – Sao Paulo et/ou Rio de Janeiro.
6. Points au Japon – îles Mariannes, îles Marshall, îles Carolines, îles Gilbert, îles Salomon, Port Moresby (6) – Nouméa – Nandi – Papeete – Honolulu – points au Japon.
  - (1) Ces points feront l'objet d'une entente ultérieure.
  - (2) Seulement deux de ces points pourront être desservis au choix.
  - (3) La Scandinavie comprend le Danemark, la Norvège et la Suède.
  - (4) Ce point pourra être desservi seulement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1971.
  - (5) Ce point fera l'objet d'une entente ultérieure.
  - (6) Deux points seulement pourront être utilisés au choix des Japonais.

(Un ou plusieurs des points des routes pourront ne pas être desservis au gré des entreprises aériennes désignées. Toutes les fois que se trouvera l'expression « et/ou » ou « et » reliant des points inscrits entre tirets sur une route, les services entre de tels points pourront être assurés sans tenir compte de l'ordre dans lequel ces points sont inscrits).

Routes qui pourront être exploitées dans les deux directions par des entreprises aériennes françaises :

1. Points en France, en Algérie et/ou en Tunisie – points en Allemagne, en Suisse, en Italie, en Grèce, en Turquie (1) – Le Caire ou un point en Proche-Orient – points au Moyen-Orient – Territoire français des Afars et des Issas – points au Pakistan et dans l'Inde – Colombo – Rangoon – Bangkok – points au Cambodge – Saigon, Hanoi ou Haiphong – Hong-kong ou Manille – points en Chine continentale (2) et/ou à Formose – Naha – Osaka – Tokyo.
2. Points en territoire français – points dans la République fédérale d'Allemagne – un point en Islande – un point au Groenland – un point au Canada – un point en Alaska – un point aux îles Aléoutiennes – Tokyo – Osaka.
3. Points en France – points au Canada et/ou aux Etats-Unis d'Amérique – Tokyo et au-delà vers les points mentionnés aux routes françaises 1 et/ou 2.
4. Points en France – points en Europe – Moscou et/ou un autre point en U.R.S.S. (3) – points en Asie (2) – Tokyo et au-delà vers les points mentionnés à la route française 3.
5. Îles de la Société – un point intermédiaire – Tokyo et au-delà vers les points mentionnés aux routes françaises 1, 2 et/ou 4.
- 6a. Nouvelle-Calédonie – Port Moresby, îles Salomon, îles Gilbert, îles Carolines, îles Marshall, îles Mariannes (4) – Tokyo.
- 6b. Îles de la Société – un point intermédiaire – Tokyo.
  - (1) Seulement deux de ces points pourront être desservis au choix.
  - (2) Ces points feront l'objet d'une entente ultérieure.
  - (3) Ce point fera l'objet d'une entente ultérieure.
  - (4) Deux points seulement pourront être utilisés au choix des Français.

(Un ou plusieurs des points des routes pourront ne pas être desservis au gré des entreprises aériennes désignées. Toutes les fois que se trouvera l'expression « et/ou » ou « et » reliant des points inscrits entre tirets sur une route, les services entre de tels points pourront être assurés sans tenir compte de l'ordre dans lequel ces points sont inscrits.)

[Pour le texte japonais de l'annexe qui forme partie intégrante de la note française voir p. 149 du présent volume – For the Japanese text of the annex, which forms an integral part of the French note, see p. 149 of this volume.]

り使用しないことができ、「—」と「—」との間に記載されている地点が「及び（又は）」又は「及び」で接続されている場合には、これらの地点の間の業務は、これらの地点が記載されている順序によらないで行なうことができる。）

[*Pour le texte français de l'annexe qui forme partie intégrante de la note japonaise, voir p. 138 du présent volume — For the French text of the annex, which forms an integral part of the Japanese note, see p. 138 of this volume.*]

5 ソシエテ諸島—中間の一地点—東京並びに以遠フランスの路線 1、2 及び (又は) 4 に掲げる地点へ

6a ニュー・カレドニア—ポート・モレスビー、ソロモン諸島、ギルバート諸島、カロリン諸島、マーシャル諸島、マリアナ諸島 (注(4)) — 東京

6b ソシエテ諸島—中間の一地点—東京

注(1) 選択により二地点のみを使用することができる。

注(2) これら地点は、今後の合意により定めるものとする。

注(3) この地点は、今後の合意により定めるものとする。

注(4) フランス側の選択により二地点のみを使用することができる。

(路線上の一又は二以上の地点は、指定航空企業の実行による)

覇 — 大阪 — 東京

2 フランス領土内の地点 — ドイツ連邦共和国内の地点 — アイ  
スランド内の一地点 — グリーンランド内の一地点 — カナダ内  
の一地点 — アラスカ内の一地点 — アリューシャン諸島内の一  
地点 — 東京 — 大阪

3 フランス内の地点 — カナダ及び（又は）アメリカ合衆国内  
の地点 — 東京並びに以速フランスの路線 1 及び（又は） 2 に  
掲げる地点へ

4 フランス内の地点 — ヨーロッパ内の地点 — モスクワ及び（又  
は）ソヴェエト連邦内のその他の一地点（注(3)） — アジア内  
の地点（注(2)） — 東京及び以速フランスの路線 3 に掲げる地  
点へ

り使用しないことができ、「—」と「—」との間に記載されている地点が「及び（又は）」又は「及び」で接続されている場合には、これらの地点の間の業務は、これらの地点が記載されている順序によらないで行なうことができる。）

フランスの航空企業が両方向に運営することができる路線

1 フランス、アルジェリア及び（又は）チュニジア内の地点

ドイツ、スイス、イタリア、ギリシャ、トルコ内の地点（注

(1) — カイロ又は近東内の一地点—中東内の地点—フランス

領アフアル・エ・イサス—パキスタン及びインド内の地点

—コロンボ—ラングーン—バンコック—カンボディア内の地

点—サイゴン、ハノイ又はハイフォン—香港又はマニラー中

国本土内の地点（注(2)）及び（又は）台湾における地点—那

諸島、ギルバート諸島、ソロモン諸島、ポート・モレスビー(注  
 (6) —ヌメアーナンドゥーパペーテーホノルル—日本国内の地  
 点

注(1) これらの地点は、今後の合意により定めるものとする。

注(2) 選択により二地点のみを使用することができる。

注(3) スカンディナヴィアはデンマーク、ノールウェー及び  
 スウェーデンを含む。

注(4) 千九百七十一年一月一日から使用することができる。

注(5) この地点は、今後の合意により定めるものとする。

注(6) 日本側の選択により二地点のみを使用することができ  
 る。

(路線上の—又は二以上の地点は、指定航空企業 of 選択によ



- (3) — ドイツ連邦共和国内の地点 — アムステルダム — ロンドン — パリーニース
- 3 日本国内の地点 — アメリカ合衆国及び（又は）カナダ内の地点 — マドリッド（注(4)） — ロンドン — パリーニース並びに以遠日本国の路線 1 及び（又は） 2 に掲げる地点へ
- 4 日本国内の地点 — アジア内の地点（注(1)） — モスクワ及び（又は）ソヴィエト連邦内のその他の一地点（注(5)） — ヨーロッパ内の地点 — パリ及び以遠日本国の路線 3 に掲げる地点へ
- 5 日本国内の地点 — 中間の一地点 — パペーテ — イースター島 — リマ及び（又は）サンチャゴ — ブエノス・アイレス — サン・パウロ及び（又は）リオ・デ・ジャネイロ
- 6 日本国内の地点 — マリアナ諸島、マーシャル諸島、カロリン

附表

日本国の航空企業が両方向に運営することができる路線

- 1 日本国内の地点—中国本土内の地点（注(1)）及び（又は）台湾における地点—香港又はマニラーサイゴン、ハノイ又はハイフォン—カンボディア内の地点—バンコック—ラングーン—コロンボーインド及びパキスタン内の地点—中東内の地点—近東内の一地点又はカイローアテネ、ローマ、ジュネーヴ、チューリッヒ、ドイツ連邦共和国内の一地点（注(2)）—パリ—ロンドン—ブレスト—ウィック
- 2 日本国内の地点—アリューシャン諸島内の一地点—アラスカ内の一地点—カナダ内の一地点—グリーンランド内の一地点—アイスランド内の一地点—スカンディナヴィア内の一地点（注

つて敬意を表します。

千九百七十三年三月九日に東京で

日本国外務大臣

大平 正 芳

日本国駐在フランス共和国臨時代理大使

ジャン＝フランソワ・ノワヴィル 貴下

条の規定に従い附表について行なわれた修正に関する両国政府間の合意を構成するものとみなされることを提案する光榮を有します。この合意は、閣下の返簡の日付の日に効力を生ずるものといたします。

本使は、以上を申し進めるに際し、ここに重ねて閣下に向かつて敬意を表します。」

本大臣は、日本国政府がフランス政府の前記の提案を受諾したことを貴下に通報するとともに、この交換公文の日付の日から貴下の誓簡及びこの返簡が附表について行なわれた修正に関する両国政府間の合意を構成するものとみなされることを確認する光榮を有します。

本大臣は、以上を申し進めるに際し、ここに重ねて貴下に向か

## II

[JAPANESE TEXT — TEXTE JAPONAIS]

啓簡をもつて啓上いたします。本大臣は、貴下が本大臣に次のとおり通報された本日付の啓簡を受領したことを確認する光榮を有します。

「本使は、千九百五十六年一月十七日にパリで署名された航空業務に関する日本國とフランスとの間の協定（附表は、千九百五十九年十二月二十一日、千九百六十一年五月十六日、千九百六十八年三月二十九日、千九百七十年二月十日及び千九百七十二年七月十八日に修正された。）に言及し、この啓簡に同封する修正された附表が同協定の附表に代わるべきことを提案する光榮を有します。

本使は、前記の提案について日本國政府の同意が得られるならば、この啓簡及びこれに対する閣下の返簡が、前記の協定第十三

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

## II

Tokyo, le 9 mars 1973

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour, ainsi conçue :

[*Voir lettre I*]

Je tiens à porter à votre connaissance que la proposition du Gouvernement français susmentionnée rencontre l'agrément du Gouvernement japonais et à confirmer qu'à compter de la date du présent échange de lettres, votre lettre et la présente réponse seront considérées comme constituant un accord entre les deux Gouvernements sur les amendements apportés à l'annexe.

Veillez agréer, etc.

Le Ministre des affaires étrangères du Japon  
OHIRA MASAYOSHI

Monsieur Jean-François Noiville  
Chargé d'affaires par intérim  
de la République française au Japon

---

## [TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 3614. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN FRANCE AND JAPAN,  
SIGNED AT PARIS ON 17 JANUARY 1956<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH ANNEX). TOKYO, 9 MARCH 1973

*Authentic texts: French and Japanese.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 28 February 1974.*

## I

EMBASSY OF FRANCE

Tokyo, 9 March 1973

Sir,

With reference to the Air Transport Agreement between France and Japan signed at Paris on 17 January 1956,<sup>3</sup> the annex to which was amended on 21 December 1959,<sup>4</sup> 16 May 1961,<sup>5</sup> 29 March 1968,<sup>6</sup> 10 February 1970<sup>7</sup> and 18 July 1972,<sup>8</sup> I have the honour to propose that the annex to the said Agreement should be replaced by a revised annex the text of which is enclosed with this letter.

If this proposal is acceptable to the Japanese Government, I have the honour to propose that this letter and your reply to it should be regarded as constituting an agreement between the two Governments on the amendments made to the annex in accordance with article XIII of the said Agreement.

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

Accept, Sir, etc.

[Signed]

JEAN-FRANÇOIS NOUVILLE  
Chargé d'affaires a.i. of France

His Excellency Mr. Masayoshi Ohira  
Minister for Foreign Affairs of Japan

## ANNEX

Routes which may be operated in both directions by Japanese airlines:

1. Points in Japan — points on the mainland of China (1) and/or on Formosa — Hong Kong or Manila — Saigon, Hanoi or Haiphong — points in Cambodia — Bangkok — Rangoon — Colombo — points in India and Pakistan — points in the Middle East — a point in the Near East or Cairo — Athens, Rome, Geneva, Zurich, a point in the Federal Republic of Germany (2) — Paris — London — Prestwick.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 255, p. 275, and annex A in volumes 412, 464, 666, 796 and 842.

<sup>2</sup> Came into force on 9 March 1973, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

<sup>3</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 255, p. 275.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 412, p. 340.

<sup>5</sup> *Ibid.*, vol. 464, p. 330.

<sup>6</sup> *Ibid.*, vol. 666, p. 389.

<sup>7</sup> *Ibid.*, vol. 796, p. 350.

<sup>8</sup> *Ibid.*, vol. 842, p. 341.

2. Points in Japan – a point in the Aleutians – a point in Alaska – a point in Canada – a point in Greenland – a point in Iceland – a point in Scandinavia (3) – points in the Federal Republic of Germany – Amsterdam – London – Paris – Nice.
3. Points in Japan – points in the United States of America and/or Canada – Madrid (4) – London – Paris – Nice and beyond to the points mentioned in Japanese routes 1 and/or 2.
4. Points in Japan – points in Asia (1) – Moscow and/or another point in the USSR (5) – points in Europe – Paris and beyond to the points mentioned in Japanese route 3.
5. Points in Japan – an intermediate point – Papeete – Easter Island – Lima and/or Santiago – Buenos Aires – Sao Paulo and/or Rio de Janeiro.
6. Points in Japan – Mariana Islands, Marshall Islands, Caroline Islands, Gilbert Islands, Solomon Islands, Port Moresby (6) – Nouméa – Nandi – Papeete – Honolulu – points in Japan.
  - (1) These points will be agreed upon later.
  - (2) Any two but only two of these points may be served.
  - (3) Scandinavia includes Denmark, Norway and Sweden.
  - (4) This point may be served only with effect from 1 January 1971.
  - (5) This point will be agreed upon later.
  - (6) Any two points, but only two, selected by the Japanese may be used.

(Any one or more of the points on these routes may be omitted at the option of the designated airlines. Wherever the expression “and/or” or “and” connects the names of points included between dashes on a route, the services between such points may be operated regardless of the order in which those points are listed.)

Routes which may be operated in both directions by French airlines:

1. Points in France, Algeria and/or Tunisia – points in Germany, Switzerland, Italy, Greece, Turkey (1) – Cairo or a point in the Near East – points in the Middle East – French Territory of the Afars and the Issas – points in Pakistan and India – Colombo – Rangoon – Bangkok – points in Cambodia – Saigon, Hanoi or Haiphong – Hong Kong or Manila – points on the mainland of China (2) and/or on Formosa – Naha – Osaka – Tokyo.
2. Points in French territory – points in the Federal Republic of Germany – a point in Iceland – a point in Greenland – a point in Canada – a point in Alaska – a point in the Aleutians – Tokyo – Osaka.
3. Points in France – points in Canada and/or the United States of America – Tokyo and beyond to the points mentioned in French routes 1 and/or 2.
4. Points in France – points in Europe – Moscow and/or another point in the USSR (3) – points in Asia (2) – Tokyo and beyond to the points mentioned in French route 3.
5. Society Islands – an intermediate point – Tokyo and beyond to the points mentioned in French routes 1, 2 and/or 4.
- 6a. New Caledonia – Port Moresby, Solomon Islands, Caroline Islands, Marshall Islands, Mariana Islands (4) – Tokyo.
- 6b. Society Islands – an intermediate point – Tokyo.
  - (1) Any two but only two of these points may be served.
  - (2) These points will be agreed upon later.
  - (3) This point will be agreed upon later.
  - (4) Any two points, but only two, selected by the French may be used.

(Any one or more of the points on these routes may be omitted at the option of the designated airlines. Wherever the expression “and/or” or “and” connects the names of points included between dashes on a route, the services between such points may be operated regardless of the order in which those points are listed.)



## II

Tokyo, 9 March 1973

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date, which reads as follows:

[*See letter I*]

I have the honour to inform you that the Japanese Government accepts the above proposal of the French Government and to confirm that as from the date of this exchange of letters, your letter and this reply shall be deemed to constitute an agreement between the two Governments on the amendments made to the annex.

Accept, Sir, etc.

OHIRA MASAYOSHI  
Minister for Foreign Affairs of Japan

Mr. Jean-François Noiville  
Chargé d'Affaires a.i.  
of the French Republic in Japan

[*Annexes as under note I*]

---

No. 4509. AGREEMENT BETWEEN JAPAN AND SWITZERLAND RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT TOKYO ON 24 MAY 1956<sup>1</sup>

N° 4509. ACCORD ENTRE LE JAPON ET LA SUISSE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À TOKYO LE 24 MAI 1956<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> MODIFYING THE ANNEX OF THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. TOKYO, 11 SEPTEMBER 1973

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ANNEXE À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. TOKYO, 11 SEPTEMBRE 1973

*Authentic texts: English and French.  
Registered by the International Civil Aviation Organization on 28 February 1974.*

*Textes authentiques : anglais et français.  
Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 28 février 1974.*

## I

EMBASSY OF SWITZERLAND

Tokyo, September 11, 1973

Excellency,

I have the honour to refer to the consultations held in Berne from March 12 to 14, 1973, between a delegation of Switzerland and a delegation of Japan with a view to modifying the annex to the Agreement between Switzerland and Japan on air services, signed at Tokyo on May 24, 1956<sup>1</sup>, and to propose that the aforementioned annex be amended as follows:

ANNEXE (French version)

*Routes que peut desservir dans les deux directions l'entreprise japonaise désignée:*

Points au Japon - Hong-kong et/ou Manille - un point en Indo-Chine - Bangkok - Rangoon - Dacca - points en Inde - Colombo - points au Pakistan - points dans le Moyen et dans le Proche-Orient - Athènes - Rome - points en Suisse et points au-delà en Europe.

Points au Japon - un point dans les îles Aléoutiennes et en Alaska - deux points en Europe - Zurich et deux points au-delà en Europe.

Les services agréés exploités sur ces routes par l'entreprise japonaise désignée commenceront à un point au Japon, mais des escales sur les routes pourront être supprimées à la convenance de l'entreprise désignée pour tous les vols ou certains d'entre eux.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

AMBASSADE DE SUISSE

Tokyo, le 11 septembre 1973

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux consultations qui ont eu lieu à Berne du 12 au 14 mars 1973 entre une délégation suisse et une délégation japonaise en vue de modifier l'annexe à l'Accord entre la Suisse et le Japon relatif aux services aériens, signé à Tokyo le 24 mai 1956<sup>1</sup>, et de proposer que ladite annexe soit amendée comme suit :

ANNEX

*Routes which the designated Japanese airline may serve in both directions:*

Points in Japan - Hong Kong and/or Manila - a point in Indochina - Bangkok - Rangoon - Dacca - points in India - Colombo - points in Pakistan - points in the Middle and Near East - Athens - Rome - points in Switzerland and points beyond in Europe.

Points in Japan - a point in the Aleutian Islands and in Alaska - two points in Europe - Zurich and two points beyond in Europe.

The agreed services operated on these routes by the designated Japanese airline shall begin at a point in Japan, but stops on the routes may at the option of the designated airline be omitted on all or certain flights.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 312, p. 3

<sup>2</sup> Came into force on 11 September 1973, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 312, p. 3.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 11 septembre 1973, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

*Routes que peut desservir dans les deux directions l'entreprise suisse désignée:*

Points en Suisse - Rome - Athènes - points dans le Proche et dans le Moyen-Orient - points au Pakistan - Colombo - points en Inde - Dacca - Rangoon - Bangkok - un point en Indo-Chine - Manille et/ou Hong-kong - Tokyo.

Points en Suisse - un point en Alaska - Tokyo.

Les services agréés exploités sur ces routes par l'entreprise suisse désignée commenceront à un point en Suisse, mais des escales sur les routes pourront être supprimées à la convenance de l'entreprise désignée pour tous les vols ou certains d'entre eux.

If the above proposal is acceptable to the Government of Japan, I have the honour to propose that this note together with Your Excellency's reply to that effect shall be regarded as constituting an agreement between the two Governments which shall enter into force on the date of Your Excellency's reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

[Signed — Signé]<sup>1</sup>

Ambassador of Switzerland

His Excellency Mr. Masayoshi Ohira  
Minister for Foreign Affairs  
Tokyo

Tokyo, September 11, 1973

Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's note of today's date, which reads as follows:

[See note I]

In reply, I have the honour to inform Your Excellency that the above proposal is acceptable to the Government of Japan which therefore agrees that Your Excellency's note together with this reply shall constitute an agreement between the two Governments which shall enter into force on today's date.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

MASAYOSHI OHIRA

Minister for Foreign Affairs

His Excellency Mr. Giovanni E. Bucher  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Switzerland

*Routes which the designated Swiss airline may serve in both directions:*

Points in Switzerland - Rome - Athens - points in the Near and Middle East - points in Pakistan - Colombo - points in India - Dacca - Rangoon - Bangkok - a point in Indochina - Manila and/or Hong Kong - Tokyo.

Points in Switzerland - a point in Alaska - Tokyo.

The agreed services operated on these routes by the designated Swiss airline shall begin at a point in Switzerland, but stops on the routes may at the option of the designated airline be omitted on all or certain flights.

Si les propositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement japonais, je propose que la présente note ainsi que votre réponse confirmative constituent un accord entre les deux Gouvernements, qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Je saisis, etc.

[G. E. BUCHER]

Ambassadeur de Suisse

Son Excellence Monsieur Masayoshi Ohira  
Ministère des affaires étrangères  
Tokyo

## II

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Tokyo, le 11 septembre 1973

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, dont le texte se lit comme suit :

[Voir note I]

En réponse, je tiens à vous faire savoir que les propositions énoncées ci-dessus rencontrent l'agrément du Gouvernement japonais qui accepte donc que votre note et la présente réponse constituent un accord entre les deux Gouvernements, qui entrera en vigueur dès ce jour.

Je saisis, etc.

MASAYOSHI OHIRA

Ministre des affaires étrangères

Son Excellence Monsieur  
Giovanni E. Bucher  
Ambassadeur extraordinaire et  
plénipotentiaire de Suisse

<sup>1</sup>Signed by G. E. Bucher - Signé par G. E. Bucher.

No. 8291. AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY CONCERNING THE MERGING OF FRONTIER CONTROL OPERATIONS AND THE ESTABLISHMENT OF JOINT AND TRANSFER RAILWAY STATIONS AT THE NETHERLANDS-GERMAN FRONTIER. SIGNED AT THE HAGUE ON 30 MAY 1958<sup>1</sup>

MERGING OF FRONTIER CONTROL OPERATIONS IN RESPECT OF ROAD TRAFFIC AT THE EMMERICH-DOETINCHEM FRONTIER CROSSING, PURSUANT TO ARTICLE I OF THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT

Under an agreement concluded by means of an exchange of notes dated at Bonn on 1 March 1973 which came into force on that date, in accordance with the provisions of the said notes, the two Governments have confirmed the following arrangement made by their competent authorities:

I

On the road from Emmerich to Doetinchem, along the bypass road in the vicinity of 's-Heerenberg, German and Netherlands frontier control operations shall be merged in Netherlands territory.

II

The zone, within the meaning of article 3 of the Agreement, shall include:

1. The offices and installations required for the purpose of performing frontier control operations;
2. A section of the road—two lanes in each direction—from the common frontier to a distance of 360 meters measured in the direction of Doetinchem from the point of intersection of the common frontier with the centre-line of the road.

MERGING OF FRONTIER CONTROL OPERATIONS IN RESPECT OF ROAD TRAFFIC AT THE HERZOGENRATH-KERKRADE FRONTIER CROSSINGS, PURSUANT TO ARTICLE I OF THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT OF 30 MAY 1958.

Under an Agreement concluded by means of an exchange of notes dated at Bonn on 17 July 1973 which came into force on that date, in accordance with the provisions of the said notes, the two Governments have confirmed the following arrangement made by their competent authorities:

I

On the Herzogenrath-Kerkrade roads, German and Netherlands frontier control operations shall be merged in German and Netherlands territory.

II

The zones, within the meaning of article 3 of the Agreement, shall include the offices and installations required for the purpose of performing frontier control operations, including ramps and adjacent parking areas, and sections of the Herzogenrath-Kerkrade roads from the common frontier to a distance of:

- (a) 220 meters, measured in the Herzogenrath direction, and
- (b) 90 meters, on both sides of the Leicon road demarcation, measured in the Kerkrade/Herzogenrath Road direction,

the measurements to be made in each case from the point of intersection of the common frontier with the Leicon road demarcation in the vicinity of the boundary stone at the Broad Way.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 570, p. 127, and annex A in volumes 578, 592, 645, 686, 739, 764, 801 and 856.

TERMINATION of the Agreement concluded by an exchange of notes dated at Bonn on 3 and 10 June 1965<sup>1</sup> pursuant to article 1 of the Agreement of 30 May 1958, relating to merging of frontier control operations in respect of shipping on the Coevorden-Picardie Canal at Coevorden

Effected by an agreement in the form of an exchange of notes dated at Bonn on 1 March 1973, which came into force on that date, in accordance with the provisions of the said notes.

*Certified statement was registered by the Netherlands on 28 February 1974.*

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 578, p. 306.

N° 8291. ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE CONCERNANT LA JUXTAPOSITION DES CONTRÔLES ET LA CRÉATION DE GARES COMMUNES OU DE GARES D'ÉCHANGE À LA FRONTIÈRE NÉERLANDO-ALLEMANDE. SIGNÉ À LA HAYE LE 30 MAI 1958<sup>1</sup>

COMBINAISON DES CONTRÔLES FRONTALIERS DU TRAFIC ROUTIER AU POSTE FRONTIÈRE DE EMMERICH-DOETINCHEM EN APPLICATION DE L'ARTICLE PREMIER DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ

Aux termes d'un accord conclu par échange de notes daté à Bonn du 1<sup>er</sup> mars 1973, lequel est entré en vigueur à cette date, conformément aux dispositions desdites notes, les deux Gouvernements ont confirmé l'arrangement suivant intervenu entre les autorités compétentes des deux pays :

I

Sur la rocade de Heerenberg, sur la route de Emmerich à Doetinchem, les contrôles frontaliers allemands ou néerlandais sont juxtaposés en territoire néerlandais.

II

La zone visée à l'article 3 de l'Accord comprend :

1. Les locaux de service et les installations nécessaires aux opérations de contrôle,
2. Le tronçon de la route — deux voies dans chaque sens — depuis la frontière commune jusqu'à une distance de 360 mètres en direction de Doetinchem, à partir de l'intersection de la frontière commune avec l'axe de la route.

COMBINAISON DES CONTRÔLES FRONTALIERS DU TRAFIC ROUTIER AUX POSTES FRONTIÈRES HERZOGENRATH-KERKRADE, EN APPLICATION DE L'ARTICLE PREMIER DE L'ACCORD DU 30 MAI 1958

Aux termes d'un accord conclu par échange de notes datées à Bonn du 17 juillet 1973, lequel est entré en vigueur à cette date, conformément aux dispositions desdites notes, les deux Gouvernements ont confirmé l'arrangement suivant intervenu entre les autorités compétentes des deux pays :

I

Sur les routes Herzogenrath-Kerkrade, les contrôles frontaliers allemands et néerlandais sont juxtaposés en territoires allemand et néerlandais.

II

Les zones visées à l'article 3 de l'Accord comprennent les locaux de service et les installations nécessaires aux opérations de contrôle frontalier, y compris les plates-formes et les aires de stationnement attenantes ainsi que les tronçons des routes Herzogenrath-Kerkrade depuis la frontière commune jusqu'à :

- a) Une distance de 220 mètres dans la direction de Herzogenrath et,
- b) Une distance de 90 mètres de part et d'autre de la démarcation de route Leicon, mesurées dans la direction de la route Kerkrade Herzogenrath,

à partir de l'intersection de la frontière commune avec la démarcation de route Leicon, à la borne frontière située à la hauteur de Breiten Weges.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 570, p. 127, et annexe A des volumes 578, 592, 645, 686, 739, 764, 801 et 856.

ABROGATION de l'Accord conclu par échange de notes en date à Bonn des 3 et 10 juin 1965<sup>1</sup> en vertu de l'article I de l'Accord du 30 mai 1958, relatif à la combinaison des contrôles frontaliers de la navigation sur le canal Coevorden-Picardie à Coevorden

Effectuée par un accord sous forme d'échange de notes en date à Bonn du 1<sup>er</sup> mars 1973, lequel est entré en vigueur à cette date, conformément aux dispositions desdites notes.

*La déclaration certifiée a été enregistrée par les Pays-Bas le 28 février 1974.*

---

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 578, p. 307.

N° 8299. ACCORD DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE ET TECHNIQUE ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DU CAMEROUN. SIGNÉ À YAOUNDÉ LE 6 JUILLET 1965<sup>1</sup>

ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> ADDITIONNEL À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. YAOUNDÉ, 26 FÉVRIER ET 12 MARS 1971

*Texte authentique : français.*

*Enregistré par les Pays-Bas le 28 février 1974.*

I

AMBASSADE DES PAYS-BAS

N° 646

Yaoundé, le 26 février 1971

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord de coopération économique et technique entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République fédérale du Cameroun, signé à Yaoundé le 6 juillet 1965<sup>1</sup>, j'ai l'honneur de proposer, au nom de mon Gouvernement, que les dispositions suivantes soient ajoutées à l'Accord susmentionné.

*Article 6 bis.* La Partie contractante sur le territoire de laquelle un investissement approuvé par elle a été effectué, investissement pour lequel une garantie financière contre des risques non commerciaux a été accordée par un ressortissant de l'autre Partie contractante, reconnaît la subrogation du garant dans les droits de l'investisseur quant aux dommages-intérêts, si un paiement a été fait sous ladite garantie.

*Article 6 ter.* La Partie contractante sur le territoire de laquelle un ressortissant de l'autre Partie contractante effectue ou envisage d'effectuer un investissement devra consentir à toute demande de la part de ce ressortissant en vue de soumettre, pour arbitrage ou conciliation, tout différend pouvant surgir au sujet de cet investissement au Centre institué en vertu de la Convention de Washington du 18 mars 1965<sup>3</sup> pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre États et ressortissants d'autres États.

Si la proposition ci-dessus est acceptable pour Votre Gouvernement, je me permets de suggérer que la présente lettre et Votre réponse affirmative seront regardées comme constituant un accord entre nos Gouvernements, qui entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Gouvernements auront notifié l'un à l'autre que les formalités constitutionnellement requises dans les pays respectifs ont été remplies, et qui fera partie intégrante, dès son entrée en vigueur, de l'Accord de coopération susmentionné.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

W. S. J. CAMPAGNE

Son Excellence Monsieur Jean Keutcha  
Ministre des Affaires étrangères  
de la République fédérale du Cameroun  
Yaoundé

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 571, p. 63.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 23 juin 1973, date à laquelle les deux Gouvernements se sont notifié que les formalités constitutionnellement requises dans leurs pays respectifs avaient été remplies, conformément aux dispositions desdites lettres.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 575, p. 159.



## II

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DU CAMEROUN  
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

N° 02732/DIPL./2.

12 mars 1971

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre n° 646 du 26 février 1971 libellée comme suit :

[*Voir lettre I*]

Je donne mon accord pour les propositions y contenues.

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

J. KEUTCHA

Son Excellence Monsieur W. S. J. Campagne  
Ambassadeur des Pays-Bas  
Yaoundé

---

## [TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 8299. AGREEMENT ON ECONOMIC AND TECHNICAL CO-OPERATION  
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS  
AND THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF CAMEROON.  
SIGNED AT YAOUNDÉ ON 6 JULY 1965<sup>1</sup>

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN ADDITIONAL AGREEMENT<sup>2</sup> TO THE ABOVE-  
MENTIONED AGREEMENT. YAOUNDÉ, 26 FEBRUARY AND 12 MARCH 1971

*Authentic text: French.*

*Registered by the Netherlands on 28 February 1974.*

## I

## EMBASSY OF THE NETHERLANDS

No. 646

Yaoundé, 26 February 1971

Sir,

With reference to the Agreement on Economic and Technical Co-operation between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Federal Republic of Cameroon, signed at Yaoundé on 6 July 1965,<sup>1</sup> I have the honour to propose, on behalf of my Government, that the following provisions be added to the above-mentioned Agreement.

*Article 6 bis.* The Contracting Party in whose territory an investment approved by that Party has been made, for which a national of the other Contracting Party has granted a financial security against non-commercial risks, shall recognize the subrogation of the grantor into the rights of the investor as to damages, if a payment has been made under the said security.

*Article 6 ter.* The Contracting Party in whose territory a national of the other Contracting Party makes or intends to make an investment must agree to any request by that national to submit, for arbitration or conciliation, any dispute which might arise concerning this investment to the Centre established under the Washington Convention of 18 March 1965<sup>3</sup> on the settlement of investment disputes between States and nationals of other States.

If the above proposal is acceptable to your Government, I would suggest that this letter and your favourable reply be considered to constitute an agreement between our Governments. It will enter into force on the date on which the two Governments notify each other that the formalities required under the constitution of their respective countries have been fulfilled and once it has entered into force, it will become an integral part of the above-mentioned Co-operation Agreement.

Accept, Sir, etc.

W. S. J. CAMPAGNE

His Excellency Mr. Jean Keutcha  
Minister for Foreign Affairs  
of the Federal Republic of Cameroon  
Yaoundé

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 571, p. 63.

<sup>2</sup> Came into force on 23 June 1973, the date on which the two Governments notified each other that the formalities required under the constitution of their respective countries had been fulfilled, in accordance with the provisions of the letters.

<sup>3</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 575, p. 159.

## II

FEDERAL REPUBLIC OF CAMEROON  
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

No. 02732/DIPL./2.

12 March 1971

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter No. 646 of 26 February 1971 which reads as follows:

[*See letter I*]

I agree to the proposals contained therein.

Accept, Sir, etc.

J. KEUTCHA

His Excellency Mr. W. S. J. Campagne  
Ambassador of the Netherlands  
Yaoundé

---

N° 8643. ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE FÉDÉRATIVE DE YOUGOSLAVIE RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR ROUTE. SIGNÉ À BELGRADE LE 8 SEPTEMBRE 1966<sup>1</sup>

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.  
BELGRADE, 20 NOVEMBRE 1972

*Texte authentique : français.*

*Enregistré par les Pays-Bas le 28 février 1974.*

I

AMBASSADE ROYALE DES PAYS-BAS

N° 4400

L'Ambassade du Royaume des Pays-Bas présente ses compliments au Secrétariat fédéral aux Affaires étrangères et, en se référant aux consultations tenues récemment entre les représentants du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et du Gouvernement de la République socialiste fédérative de Yougoslavie au sujet de l'Accord relatif aux transports internationaux par route, signé entre ces Gouvernements à Belgrade le 8 septembre 1966<sup>1</sup>, a l'honneur de proposer, au nom du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, d'ajouter la disposition suivante à l'Accord susmentionné.

*Article 7 bis.* 1. Un certificat n'est pas exigé pour les transports énumérés ci-après :

- a. transports occasionnels de marchandises à destination et en provenance des aéroports, en cas de déviation des services;
- b. transports de bagages par remorques adjointes aux véhicules destinés aux transports de voyageurs et transports de bagages par tous genres de véhicules à destination et en provenance des aéroports;
- c. transports postaux;
- d. transports de véhicules endommagés;
- e. transports d'abeilles et d'alevins;
- f. transports funéraires;
- g. transports de denrées périssables dans des engins spéciaux;
- h. transports de marchandises par véhicules automobiles dont le poids total en charge, y compris celui des remorques, ne dépasse pas six tonnes;
- i. transports d'objets et d'œuvres d'art destinés aux expositions, aux foires ou à des fins non commerciales;
- j. transports d'objets et de matériel destinés exclusivement à la publicité et à l'information;
- k. déménagements par des entreprises spécialement équipées à cet effet, en personnel et en matériel;
- l. transports de matériel, d'accessoires et d'animaux à destination ou en provenance de manifestations théâtrales, musicales, cinématographiques, sportives, de cirques, de foires ou de kermesses, ainsi que ceux destinés aux enregistrements radiophoniques, aux prises de vues cinématographiques ou à la télévision.

2. L'article 15 du présent Accord s'applique aux transports énumérés à l'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 597, p. 147.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 15 novembre 1973, date à laquelle les deux Gouvernements se sont notifié que les formalités constitutionnellement requises dans leurs pays respectifs avaient été remplies, conformément aux dispositions desdites notes.

Si la proposition ci-dessus est acceptable pour le Gouvernement de la République socialiste fédérative de Yougoslavie, l'Ambassade a l'honneur de proposer que la présente note et la réponse affirmative du Secrétariat fédéral constituent un accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République socialiste fédérative de Yougoslavie, accord qui entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Gouvernements auront notifié l'un à l'autre que les formalités constitutionnellement requises dans leurs pays respectifs ont été remplies et qui fera partie intégrante, dès son entrée en vigueur, de l'Accord susmentionné.

L'Ambassade saisit cette occasion pour renouveler au Secrétariat fédéral les assurances de sa plus haute considération.

Belgrade, le 20 novembre 1972.

Secrétariat fédéral aux Affaires étrangères  
de la République fédérale de Yougoslavie  
Belgrade

## II

N° 439525

Le Secrétariat fédéral aux Affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade du Royaume des Pays-Bas et a l'honneur d'accuser réception de sa note n° 4400 du 20 novembre 1972, libellée comme suit:

*[Voir note I]*

Le Secrétariat fédéral a l'honneur d'informer l'Ambassade que le Gouvernement de la République socialiste fédérative de Yougoslavie est d'accord avec la proposition néerlandaise mentionnée ci-dessus et que la note de l'Ambassade et la présente note constituent un accord entre le Gouvernement de la République socialiste fédérative de Yougoslavie et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, accord qui entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Gouvernements auront notifié l'un à l'autre que les formalités constitutionnellement requises dans leurs pays respectifs ont été remplies et qui fera partie intégrante, dès son entrée en vigueur, de l'Accord susmentionné.

Le Secrétariat fédéral aux Affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade du Royaume des Pays-Bas les assurances de sa haute considération.

Beograd, le 20 novembre 1972.

Ambassade du Royaume des Pays-Bas  
Beograd

---

## [TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 8643. AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE SOCIALIST FEDERAL REPUBLIC OF YUGOSLAVIA CONCERNING INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT. SIGNED AT BELGRADE ON 8 SEPTEMBER 1966<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> MODIFYING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. BELGRADE, 20 NOVEMBER 1972

*Authentic text: French.*

*Registered by the Netherlands on 28 February 1974.*

## I

## ROYAL NETHERLANDS EMBASSY

No. 4400

The Embassy of the Kingdom of the Netherlands presents its compliments to the Federal Secretariat for Foreign Affairs and, with reference to the consultations held recently between the representatives of the Government of the Kingdom of the Netherlands and of the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia on the subject of the Agreement concerning international road transport, concluded between the said Governments at Belgrade on 8 September 1966,<sup>1</sup> has the honour to propose, on behalf of the Government of the Kingdom of the Netherlands, the addition of the following provision to the above-mentioned Agreement.

*Article 7 bis.* 1. No certificate shall be required for transport of the following kinds:

- (a) The occasional transport of goods to and from airports in the event of diversion of services;
- (b) The transport of baggage by trailers attached to vehicles intended for the transport of passengers and the transport of baggage by vehicles of all kinds to and from airports;
- (c) Postal transport operations;
- (d) The transport of damaged vehicles;
- (e) The transport of bees and of fry for fishery stocking;
- (f) Funeral consignments;
- (g) The transport of perishable products by special vehicles;
- (h) The transport of goods by motor vehicles whose total weight when loaded, including trailers, does not exceed six tons;
- (i) The transport of *objets d'art* and works of art intended for exhibitions or fairs or for non-commercial purposes;
- (j) The transport of articles and material intended exclusively for publicity or information purposes;
- (k) The removal of household effects by enterprises employing specialized staff and equipment;
- (l) The transport of equipment, properties and animals to or from theatrical, musical and cinematographic presentations, sports events, circuses and fairs and the transport of equipment, properties and animals intended for radio recordings or for cinematographic or television productions.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 579, p. 147.

<sup>2</sup> Came into force on 15 November 1973, the date on which the two Governments notified each other that the formalities constitutionally required in their respective countries had been fulfilled, in accordance with the provisions of the said notes.

2. Article 15 of this Agreement shall apply to transport of the kinds enumerated in paragraph 1 of this article.

If the above proposal is acceptable to the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, the Embassy has the honour to propose that this note and the affirmative reply of the Federal Secretariat shall constitute an agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, which shall enter into force on the date on which the two Governments notify each other that the formalities constitutionally required in their respective countries have been fulfilled and which shall, upon its entry into force, form an integral part of the above-mentioned Agreement.

The Embassy takes this opportunity, etc.

Belgrade, 20 November 1972,  
The Federal Secretariat for Foreign Affairs  
of the Federal Republic of Yugoslavia  
Belgrade

## II

No. 439525

The Federal Secretariat for Foreign Affairs presents its compliments to the Embassy of the Kingdom of the Netherlands and has the honour to acknowledge receipt of its note No. 4400 of 20 November 1972, which reads as follows:

*[See note I]*

The Federal Secretariat has the honour to inform the Embassy that the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia is in agreement with the above-mentioned Netherlands proposal and that the Embassy's note and this note shall constitute an agreement between the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia and the Government of the Kingdom of the Netherlands, which shall enter into force on the date on which the two Governments notify each other that the formalities constitutionally required in their respective countries have been performed and which shall, upon its entry into force, form an integral part of the above-mentioned Agreement.

The Federal Secretariat for Foreign Affairs takes this opportunity, etc.

Belgrade, 20 November 1972.  
The Embassy of the Kingdom of the Netherlands  
Belgrade

---

No. 10961. DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT (*TAMATAVE PORT PROJECT*) BETWEEN THE MALAGASY REPUBLIC AND THE INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION. SIGNED AT WASHINGTON ON 19 JUNE 1970<sup>1</sup>

AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT WASHINGTON ON 19 OCTOBER 1973

*Authentic text: English.*

*Registered by the International Development Association on 28 February 1974.*

AGREEMENT, dated October 19, 1973, between MALAGASY REPUBLIC (hereinafter called the Borrower) and INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION (hereinafter called the Association).

WHEREAS (A) By the development credit agreement (*Tamatave Port Project*) dated June 19, 1970<sup>1</sup> between the Borrower and the Association (hereinafter called the 1970 Agreement), the Association made a development credit to the Borrower in an amount in various currencies equivalent to nine million six hundred thousand dollars (\$9,600,000) on the terms and conditions set forth in the 1970 Agreement;

(B) The Borrower has requested the Association to provide additional funds to supplement the financial assistance so furnished by the Association for the purpose of meeting estimated increases in the cost of the Project, described in Schedule 2 to the 1970 Agreement; and

(C) The Association has agreed to amend the 1970 Agreement by adding one million eight hundred thousand dollars (\$1,800,000) (hereinafter called the supplemental Credit) to the amount of the said credit, upon the terms and conditions hereinafter set forth;

NOW THEREFORE, it is hereby agreed as follows:

*Article I*

*Section 1.01.* Section 2.01 of the 1970 Agreement is hereby amended to read as follows:

“The Association agrees to lend to the Borrower, on the terms and conditions in the Development Credit Agreement set forth or referred to, an amount in various currencies equivalent to eleven million four hundred thousand dollars (\$11,400,000).”

*Section 1.02.* The table set forth in paragraph 1 of Schedule I to the 1970 Agreement is amended to read as follows:

<i>Category</i>	<i>Amount of the Credit Allocated (Expressed in dollar Equivalent)</i>	<i>% of Expenditures to be Financed</i>
I. (a) Extension of the Breakwater	8,300,000	55% of total expenditures representing the estimated foreign expenditure component
(b) Extension of Pier C and improvement to Pier B		
(c) Construction of transit sheds and warehouses		
(d) Improvements to stacking areas, roads and railroad tracks		
(e) Deep-water tanker mooring, connecting sea-line and fire-fighting equipment, but excluding the land-line		
II. Cargo-handling equipment . . . . .	1,050,000	100% of foreign expenditures
III. Technical Assistance and services of consultants . . . . .	1,550,000	100% of foreign expenditures
IV. Unallocated . . . . .	500,000	
<b>TOTAL</b>	<b>11,400,000</b>	

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 767, p. 243.

<sup>2</sup> Came into force on 14 January 1974, upon notification by the Association to the Government of Madagascar.



*Section 1.03.* Section 4.01(a) of the 1970 Agreement is hereby amended to read as follows:

“(a) Without any restriction or limitation upon the obligations of the Borrower under Section 3.01 of this Agreement, the Borrower shall make available to Port Autonome de Tamatave, as required for the carrying out of the Project, an equity contribution in an amount of not less than one billion four hundred ninety-six million Malagasy Francs (FMG1,496,000,000).”

*Section 1.04.* Within six months of the date of this Agreement, or such other date as may be agreed between the Borrower and the Association, the Subsidiary Loan Agreement referred to in Section 3.03 of the 1970 Agreement shall be amended in such a way as to ensure that the Borrower shall relend to Port Autonome de Tamatave the proceeds of the supplemental Credit on terms and conditions which shall have been approved by the Association.

#### *Article II*

*Section 2.01.* This Agreement shall come into force and effect on the date upon which the Association dispatches to the Borrower notice of its acceptance of:

- (a) evidence that the execution and delivery of this Agreement on behalf of the Borrower have been duly authorized or ratified by all necessary governmental action; and
- (b) an opinion or opinions satisfactory to the Association of counsel acceptable to the Association showing that this Agreement has been duly authorized or ratified by, and executed and delivered on behalf of, the Borrower and that, therefore, the 1970 Agreement as amended by this Agreement constitutes a valid and binding obligation of the Borrower in accordance with its terms as so amended.

*Section 2.02.* If this Agreement shall not have come into force and effect by January 21, 1974, this Agreement and all obligations of the parties hereunder shall terminate, unless the Association, after consideration of the reasons for the delay, establishes a later date for the purposes of this Section. The Association shall promptly notify the Borrower of such date. If this Agreement shall terminate under the provisions of this Section, the 1970 Agreement shall continue in full force and effect, as if this Agreement had not been executed.

IN WITNESS WHEREOF, the parties hereto, acting through their representatives thereunto duly authorized, have caused this Agreement to be signed in their respective names and delivered in the District of Columbia, United States of America, as of the day and year first above written.

Malagasy Republic:

By HENRI RAHARIJAONA  
Authorized Representative

International Development Association:

By BERNARD BELL  
Regional Vice President, Eastern Africa

---

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 10961. CONTRAT DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT (*PROJET RELATIF AU PORT DE TAMATAVE*) ENTRE LA RÉPUBLIQUE MALGACHE ET L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT. SIGNÉ À WASHINGTON LE 19 JUIN 1970<sup>1</sup>

AVENANT AU CONTRAT<sup>2</sup> DE CRÉDIT SUSMENTIONNÉ À WASHINGTON LE 19 OCTOBRE 1973

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Association internationale de développement le 28 février 1974.*

CONTRAT, en date du 19 octobre 1973, entre la RÉPUBLIQUE MALGACHE (ci-après dénommée « l'Emprunteur ») et l'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT (ci-après dénommée « l'Association »).

CONSIDÉRANT QUE A) En vertu du Contrat de crédit de développement (*Projet relatif au port de Tamatave*) conclu en date du 19 juin 1970<sup>1</sup> entre l'Emprunteur et l'Association (et ci-après dénommé « le Contrat de 1970 »), l'Association a consenti à l'Emprunteur, aux classes et conditions stipulées dans le Contrat de 1970, un crédit de développement en diverses monnaies équivalant à neuf millions six cent mille (9 600 000) dollars;

B) L'Emprunteur a demandé à l'Association de lui fournir des fonds supplémentaires pour faire face à l'augmentation anticipée du coût du Projet décrit à l'annexe 2 du Contrat de 1970;

C) L'Association a accepté de modifier le Contrat de 1970 en augmentant ledit crédit d'un montant de un million huit cent mille (1 800 000) dollars (ci-après dénommé « le Crédit supplémentaire »), aux clauses et conditions stipulées ci-après;

Les Parties au présent Contrat sont convenues de ce qui suit :

*Article premier*

*Paragraphe 1.01.* Le paragraphe 2.01 du Contrat de 1970 est modifié comme suit :

« L'Association consent à l'Emprunteur, aux clauses et conditions stipulées ou visées dans le Contrat de Crédit de développement, un crédit en diverses monnaies équivalant à onze millions quatre cent mille (11 400 000) dollars. »

*Paragraphe 1.02.* Le tableau figurant au paragraphe 1 de l'annexe 1 du Contrat de 1970 est modifié comme suit :

<i>Catégorie</i>	<i>Montant du Crédit affecté (exprimé en dollars)</i>	<i>Pourcentage des dépenses à financer</i>
I. a) Prolongement du brise-lames	8 300 000	55 % de coût total (représentant l'élément dépenses estimatives en devises)
b) Prolongement du môle C et modernisation du môle B		
c) Construction de hangars de transit et d'entrepôts		
d) Modernisation des aires de stockage, des routes et des voies ferrées		
e) Coffre d'amarrage pour pétroliers, tronçon immergé de l'oléoduc et matériel de lutte contre l'incendie, mais à l'exclusion du tronçon terrestre de l'oléoduc		
II. Matériel de manutention des cargaisons	1 050 000	100 % des dépenses en devises
III. Assistance technique et services de consultants	1 550 000	100 % des dépenses en devises
IV. Fonds non affectés	500 000	
	<b>TOTAL</b>	<b>11 400 000</b>

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 767, p. 243.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 14 janvier 1974, dès notification par l'Association au Gouvernement malgache.

*Paragraphe 1.03.* L'alinéa du paragraphe 4.01 du Contrat de 1970 est modifié comme suit :

« a) Sans limitation ni restriction des engagements pris par lui au paragraphe 3.01 du présent Contrat, l'Emprunteur mettra à la disposition du Port autonome de Tamatave, pour l'exécution du Projet, une contribution en capital d'un montant d'au moins un milliard quatre cent quatre-vingt-seize millions (1 496 000 000) de francs malgaches. »

*Paragraphe 1.04.* Le Contrat d'emprunt subsidiaire mentionné au paragraphe 3.03 du Contrat de 1970 devra être modifié dans un délai de six mois à compter de la date du présent Contrat, ou d'une autre date fixée d'un commun accord par l'Emprunteur et l'Association, de façon à garantir que l'Emprunteur reprene les fonds provenant du Crédit supplémentaire au Port autonome de Tamatave, à des clauses et conditions ayant recueilli l'agrément de l'Association.

#### Article II

*Paragraphe 2.01.* Le présent Contrat entrera en vigueur et prendra effet à la date à laquelle l'Association notifiera à l'Emprunteur qu'elle accepte :

- a) Les preuves établissant que la signature et la remise du présent Contrat au nom de l'Emprunteur ont été dûment autorisées au ratifiées par les pouvoirs publics compétents dans les formes requises;
- b) Une consultation ou des consultations émanant de juristes dont l'autorité est reconnue par l'Association et prouvant à la satisfaction de celle-ci que le présent Contrat a été approuvé ou ratifié en bonne et due forme par l'Emprunteur, qu'il a été signé et remis en son nom, et que, par conséquent, le Contrat de 1970 tel qu'il est modifié par le présent Contrat constitue pour l'Emprunteur un engagement valable et définitif conformément aux termes ainsi modifiés dans lesquels il est rédigé.

*Paragraphe 2.02.* Au cas où il ne serait pas entré en vigueur et n'aurait pas pris effet au 21 janvier 1974, le présent Contrat deviendra caduc et toutes les obligations qui en découlent pour les Parties prendront fin, à moins qu'après examen des raisons du retard, l'Association ne fixe une date ultérieure aux fins du présent paragraphe. L'Association notifiera sans tarder cette nouvelle date à l'Emprunteur. Si le présent Contrat devient caduc conformément aux dispositions du présent paragraphe, le Contrat de 1970 demeurera en vigueur comme si le présent Contrat n'avait jamais été signé.

EN FOI DE QUOI les Parties, agissant par leurs représentants à ce dûment autorisés, ont fait signer et remettre le présent Contrat en leurs noms respectifs dans le district de Columbia (États-Unis d'Amérique) à la date inscrite ci-dessus.

Pour la République malgache :  
Le Représentant autorisé,  
HENRI RAHARIJAONA

Pour l'Association internationale de développement :  
Le Vice-Président régional pour l'Afrique de l'Est,  
BERNARD BELL

No. 12018. DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT (*RAILWAY PROJECT*) BETWEEN THE PEOPLE'S REPUBLIC OF THE CONGO AND THE INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION. SIGNED AT WASHINGTON ON 7 APRIL 1972<sup>1</sup>

AGREEMENT AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT WASHINGTON ON 3 JULY 1973

*Authentic text: English.*

*Registered by the International Development Association on 28 February 1974.*

AGREEMENT, dated July 3, 1973, between the PEOPLE'S REPUBLIC OF THE CONGO (hereinafter called the Borrower) and INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION (hereinafter called the Association).

WHEREAS (A) By the development credit agreement (*Railway Project*) dated April 7, 1972<sup>1</sup> between the Borrower and the Association (hereinafter called the 1972 Agreement), the Association made a credit to the Borrower in an amount in various currencies equivalent to six million three hundred thousand dollars (\$6,300,000) on the terms and conditions set forth in the 1972 Agreement;

(B) Supplemental financing is now necessary to cover the estimated increases in the cost of carrying out the Project, described in Schedule 2 to the 1972 Agreement; and

(C) The Association has agreed to amend the 1972 Agreement by adding six hundred thousand dollars (\$600,000) to the amount of the said credit, upon the terms and conditions hereinafter set forth;

NOW THEREFORE, it is hereby agreed as follows:

#### *Article I*

*Section 1.01.* Section 2.01 of the 1972 Agreement is hereby amended to read as follows:

"The Association agrees to lend to the Borrower on the terms and conditions in the Development Credit Agreement set forth or referred to, an amount in various currencies equivalent to six million nine hundred thousand dollars (\$6,900,000)."

*Section 1.02.* The table set forth in paragraph 1 of Schedule 1 to the 1972 Agreement is amended to read as follows:

<i>Category</i>	<i>Amount of the Credit Allocated (Expressed in Dollar Equivalents)</i>
I. Freight cars, including spare parts . . . . .	4,700,000
II. Consultants' services, part 8 of the Project . . . . .	1,500,000
III. Consultants' services, part 9 of the Project . . . . .	300,000
IV. Unallocated . . . . .	400,000
	TOTAL 6,900,000
	6,900,000

#### *Article II*

*Section 2.01.* This Agreement shall come into force and effect on the date upon which the Association dispatches to the Borrower notice of its acceptance of:

(a) evidence that the execution and delivery of this Agreement on behalf of the Borrower have been duly authorized or ratified by all necessary governmental action; and

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 840, p. 205.

<sup>2</sup> Came into force on 11 January 1974, upon notification by the Association to the Government of the Congo.

(b) an opinion or opinions satisfactory to the Association of counsel acceptable to the Association showing that this Agreement has been duly authorized or ratified by, and executed and delivered on behalf of, the Borrower and that, therefore, the 1972 Agreement as amended by this Agreement constitutes a valid and binding obligation of the Borrower in accordance with its terms as so amended.

*Section 2.02.* If this Agreement shall not have come into force and effect by September 21, 1973, this Agreement and all obligations of the parties hereunder shall terminate, unless the Association, after consideration of the reasons for the delay, establishes a later date for the purposes of this Section. The Association shall promptly notify the Borrower of such date. If this Agreement shall terminate under the provisions of this Section, the 1972 Agreement shall continue in full force and effect, as if this Agreement had not been executed.

IN WITNESS WHEREOF, the parties hereto, acting through their representatives thereunto duly authorized, have caused this Agreement to be signed in their respective names and delivered in the District of Columbia, United States of America, as of the day and year first above written.

People's Republic of the Congo:

By NICOLAS MONDJO

Authorized Representative

International Development Association:

By XAVIER DE LA RENAUDIÈRE

Director, Country Programs Department

Western Africa Regional Office

---

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 12018. CONTRAT DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT (*PROJET RELATIF AUX CHEMINS DE FER*) ENTRE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO ET L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT. SIGNÉ À WASHINGTON LE 7 AVRIL 1972<sup>1</sup>

AVENANT<sup>2</sup> AU CONTRAT DE CRÉDIT SUSMENTIONNÉ. SIGNÉ À WASHINGTON LE 3 JUILLET 1973

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Association internationale de développement le 28 février 1974.*

CONTRAT, en date du 3 juillet 1973, entre la RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO (ci-après dénommée « l'Emprunteur ») et l'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT (ci-après dénommée « l'Association »).

CONSIDÉRANT A) Qu'aux termes du Contrat de crédit de développement (*Projet relatif aux chemins de fer*) en date du 7 avril 1972<sup>1</sup> entre l'Emprunteur et l'Association (ci-après dénommé « le Contrat de 1972 »), l'Association a consenti à l'Emprunteur un crédit en diverses monnaies équivalant à six millions trois cent mille (6 300 000) dollars, aux clauses et conditions stipulées dans le Contrat de 1972;

B) Que des fonds supplémentaires sont maintenant nécessaires pour couvrir la hausse prévue du coût d'exécution du Projet décrit à l'annexe 2 du Contrat de 1972; et

C) Que l'Association a consenti à modifier le Contrat de 1972 en ajoutant six cent mille (600 000) dollars au montant dudit crédit, aux clauses et conditions stipulées ci-après :

Les Parties aux présentes sont convenues de ce qui suit :

*Article premier*

*Paragraphe 1.01.* Le paragraphe 2.09 du Contrat de 1972 est modifié comme suit :

« L'Association consent à l'Emprunteur, aux clauses et conditions stipulées ou visées dans le Contrat de crédit de développement, un prêt en diverses monnaies équivalant à six millions neuf cent mille (6 900 000) dollars. »

*Paragraphe 1.02.* Le tableau reproduit au paragraphe I de l'annexe I du Contrat de 1972 est modifié comme suit :

<i>Catégories</i>	<i>Montants du Crédit affectés (exprimés en dollars des Etats-Unis)</i>
I. Wagons de marchandises, y compris les pièces de rechange . . . . .	4 700 000
II. Services de consultants (huitième partie du Projet) . . . . .	1 500 000
III. Services de consultants (neuvième partie du Projet) . . . . .	300 000
IV. Fonds non affectés . . . . .	400 000
	TOTAL 6 900 000
	6 900 000

*Article II*

*Paragraphe 2.01.* Le présent Contrat entrera en vigueur et prendra effet à la date à laquelle l'Association notifiera à l'Emprunteur qu'elle accepte :

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 840, p. 205.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 11 janvier 1974, dès notification par l'Association au Gouvernement congolais.

- a) La preuve que l'exécution et la remise du présent Contrat au nom de l'Emprunteur ont été dûment autorisées ou ratifiées par les pouvoirs publics voulus;
- b) Une consultation ou des consultations, jugées satisfaisantes par l'Association, d'un avocat agréé par l'Association, démontrant que le présent Contrat a été dûment autorisé ou ratifié par l'Emprunteur et exécuté et remis en son nom et que, par conséquent, le Contrat de 1972, modifié par le présent Contrat, constitue une obligation valable qui lie l'Emprunteur conformément aux clauses ainsi modifiées.

*Paragraphe 2.02.* S'il n'a pas pris effet au 21 septembre 1973, le présent Contrat et toutes les obligations qui en découlent pour les Parties prendront fin, à moins que l'Association après examen des raisons du retard, ne fixe une date ultérieure aux fins du présent paragraphe. L'Association informera sans retard l'Emprunteur de cette date. Si le présent Contrat prend fin conformément aux dispositions du présent paragraphe, le Contrat de 1972 sera maintenu en vigueur comme si le présent Contrat n'avait pas été exécuté.

EN FOI DE QUOI les Parties, agissant par leurs représentants à ce dûment autorisés, ont fait signer et remettre le présent Contrat en leurs noms respectifs dans le district de Columbia (États-Unis d'Amérique) à la date inscrite ci-dessus.

Pour la République populaire du Congo :  
Le Représentant autorisé,  
NICOLAS MONDJO

Pour l'Association internationale de développement :  
Le Directeur du Département des Programmes du Bureau régional  
pour l'Afrique de l'Ouest,  
XAVIER DE LA RENAUDIÈRE

---

