



Treaty Series No. 49 (1951)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Swiss Federal Council

for Air Services between and beyond
their respective territories

[with Annex and Exchange of Notes]

London, 5th April, 1950

[Ratifications exchanged at London on 8th June, 1951]

*Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament
by Command of His Majesty
July, 1951*

LONDON
HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
NINEPENNE NET

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED
KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
AND THE SWISS FEDERAL COUNCIL FOR AIR SERVICES
BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES**

London, 5th April, 1950

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Swiss Federal Council,

Desiring to foster and encourage the widest possible distribution of the benefits of air transport at the lowest rates consistent with sound economic principles,

Desiring to stimulate international air travel as a means of promoting friendly understanding and good will among peoples and ensuring as well the many indirect benefits of this new form of transport for the common welfare of both countries,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December, 1944,⁽¹⁾

And desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air communications to, from and through the territories of the United Kingdom and Switzerland,

Have agreed as follows:—

ARTICLE 1

1. The Contracting Parties grant each other the rights specified in the Annex to the present Agreement for the purpose of establishing air services (hereinafter referred to as "the agreed services") on the routes described in the Annex. Subject to the provisions of Article 2 of the present Agreement, the agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

2. An airline will be designated in respect of each agreed service by the Contracting Party to whom the right to establish the service is granted.

ARTICLE 2

1. A designated airline of one Contracting Party may begin to operate the agreed services in respect of which it has been designated as soon as the aeronautical authorities of the other Contracting Party have granted to that airline the appropriate operating permission. Subject to the provisions of paragraph 2 of this Article and of Article 7 of the present Agreement, such permission shall be granted without delay.

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

ARTICLE 3

1. The air transport facilities available on the agreed services to the public should bear a close relationship to traffic requirements.

2. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate on the routes between their respective territories covered by the present Agreement and its Annex.

⁽¹⁾ "Miscellaneous No. 6 (1945)," Cmd. 6614.

505

ACCORD ENTRE LA SUISSE ET LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AUX SERVICES AERIENS

Londres, le 5 avril 1950

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

considérant qu'il convient de favoriser et d'encourager la distribution la plus large possible des bienfaits des transports aériens aux tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une économie saine,

qu'il y a lieu de stimuler les communications aériennes internationales afin de développer la compréhension amicale et la bonne volonté entre les peuples, ainsi que de s'assurer les nombreux avantages indirects de ce nouveau mode de transport pour la prospérité commune des deux pays,

qu'ils sont liés tous deux par la convention relative à l'aviation civile internationale, conclue, à Chicago, le 7 décembre 1944,

et désireux de conclure un accord supplémentaire pour organiser les communications aériennes par des services réguliers en provenance et à destination des territoires de la Suisse et du Royaume-Uni ou en transit par eux,

sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE 1^{er}

1. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement les droits spécifiés à l'annexe ci-jointe pour établir des services aériens (appelés ci-après "services convenus") sur les routes décrites à l'annexe. Sous réserve de l'article 2 ci-après, les services convenus pourront être ouverts immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

2. Une entreprise de transports aériens sera désignée pour chaque service convenu par la Partie contractante à laquelle le droit d'établir ce service est accordé.

ARTICLE 2

1. Une entreprise désignée d'une Partie contractante pourra exploiter les services convenus pour lesquels elle aura été désignée aussitôt que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante auront accordé à cette entreprise l'autorisation d'exploitation appropriée. Sous réserve du paragraphe 2 ci-après et de l'article 7 du présent accord, cette autorisation sera délivrée sans délai.

2. Les entreprises désignées pourront être appelées à prouver auprès des autorités aéronautiques de la Partie contractante qui accorde les droits qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites conformément aux lois et règlements normalement appliqués par ces autorités pour l'exploitation commerciale de transports aériens.

ARTICLE 3

1. Les facilités de transport par air qu'offrent au public les services convenus devront être en étroite relation avec la demande de trafic.

2. Les entreprises désignées des Parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour desservir, entre les territoires de celles-ci, les routes auxquelles se rapportent le présent accord et son annexe.

3. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into consideration the interests of those of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same routes.

4. The agreed services shall have as their primary object the provision of capacity adequate for the carriage of traffic destined for or coming from the territory of the Contracting Party which has designated the airline. The right of the designated airlines of each Contracting Party, while operating the said services, to take up or set down, at the points described in the Annex and situated in the territory of the other Contracting Party, international traffic destined for or coming from third countries shall be exercised in conformity with the general principles of orderly development to which the Contracting Parties subscribe and subject to the condition that capacity should be related—

- (a) to the requirements of traffic destined for or coming from the territory of the Contracting Party which has designated the airline ;
- (b) to the requirements of through airline operation ; and
- (c) to the traffic requirements of the area through which the airline passes, local and regional services being taken into account.

5. There shall be frequent consultation and close collaboration between the aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of ensuring compliance with the principles and the provisions of the present Agreement and its Annex.

6. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request:

- (a) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and capacity of the agreed services ; and
- (b) such periodic statements as may be reasonably required, relating to the traffic carried by its designated airlines on services to, from or through the territory of that other Contracting Party, including information concerning the origin and destination of such traffic.

ARTICLE 4

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 determined in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed in respect of each of the routes described in the Annex 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. In the event of disagreement between the designated airlines concerning the tariffs, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine them by agreement between themselves.

3. En exploitant les services convenus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante prendront en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services aériens que celle-ci exploitent sur tout ou partie des mêmes routes.

4. Les services convenus auront pour objet primordial d'offrir une capacité adaptée au trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise. Pendant qu'elles exploiteront lesdits services, les entreprises désignées de chaque Partie contractante exerceront, aux points mentionnés à l'annexe qui sont situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit d'embarquer et le droit de débarquer du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers conformément aux principes généraux de développement ordonné auxquels souscrivent les Parties contractantes et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

- (a) à la demande de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise ;
- (b) aux exigences de l'exploitation d'un service long courrier ;
- (c) à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

5. Il devra y avoir des consultations fréquentes et une étroite collaboration entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes pour s'assurer que les principes définis au présent accord et à son annexe et les dispositions de ces derniers sont appliqués de manière satisfaisante.

6. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande :

- (a) des statistiques du trafic permettant de contrôler la fréquence et la capacité des services convenus ;
- (b) des rapports périodiques pouvant être raisonnablement requis de la première Partie contractante au sujet du trafic transporté par ses entreprises désignées à destination ou en provenance du territoire de cette autre Partie contractante ou encore en transit par celui-ci, y compris des informations concernant l'origine et la destination de ce trafic.

ARTICLE 4

1. Les tarifs applicables aux services convenus seront établis à des taux raisonnables, en prenant dûment en considération tous les éléments déterminants, en particulier le coût de l'exploitation, un profit raisonnable, les caractéristiques présentées par chaque service, telles que la rapidité et le confort, ainsi que les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens sur telle ou telle partie de la route considérée. Ces tarifs seront fixés conformément aux paragraphes ci-après.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus seront, si possible, convenus à propos de chaque route décrite à l'annexe entre les entreprises désignées que cela concerne, en consultation avec les autres entreprises de transports aériens qui desservent tout ou partie de cette route ; cet arrangement sera obtenu, lorsque faire se pourra, par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international (I.A.T.A.). Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Si les entreprises désignées ne peuvent s'entendre au sujet des tarifs, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer ceux-ci d'un commun accord.

4. A designated airline of either Contracting Party shall file with the aeronautical authorities of both Contracting Parties any tariff determined under paragraph 2 of this Article which it proposes to establish, at least thirty days before the date on which it proposes that the tariff shall come into effect; provided that the aeronautical authorities of the Contracting Parties may in particular cases vary the period of thirty days.

5. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties are dissatisfied with a tariff filed in accordance with paragraph 4 of this Article they shall so notify in writing the aeronautical authorities of the other Contracting Party and any designated airline filing the tariff, within fifteen days of the date of filing or in particular cases within such other period as may be agreed by both authorities.

6. After notification under paragraph 5 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to secure agreement on the tariff to be established.

7. If the aeronautical authorities of the Contracting Parties cannot secure agreement, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement.

8. Each Contracting Party shall ensure that no tariff filed under paragraph 4 of this Article shall come into effect as long as the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it.

9. If no notification is given under paragraph 5 of this Article, a tariff filed under paragraph 4 of this Article shall come into effect after the expiry of the period specified in paragraph 4 and shall remain in effect until—

- (a) the expiry of any period for which the aeronautical authorities of either Contracting Party may have approved its effectiveness; or
- (b) a new or amended tariff shall have been established in accordance with the provisions of this Article in substitution therefor,

whichever is the earlier.

10. A new or amended tariff determined in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article in substitution for an established tariff may be filed by a designated airline at any time, and the provisions of this Article shall apply thereto as if it were a first tariff; provided that the aeronautical authorities of the Contracting Parties may by agreement between them adopt procedures for the filing and establishment of amended tariffs within shorter periods than those specified in paragraphs 4 and 5 of this Article.

ARTICLE 5

1. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national duties and charges—

- (a) in the case of fuel remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption; and
- (b) in the case of fuel not included under (a) and lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the

4. Une entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie contractante déposera auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes tout tarif, fixé en application du paragraphe 2 ci-dessus, dont elle proposera l'établissement, trente jours au moins avant la date prévue pour son entrée en vigueur; il est entendu que les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront, dans certains cas, modifier la durée de ce délai.

5. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante font opposition à un tarif déposé conformément au paragraphe 4 ci-dessus, elles le notifieront par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et à toute entreprise désignée qui aura déposé ce tarif, dans les quinze jours dès la date de ce dépôt ou, dans certains cas, dans tel autre délai convenu entre les deux autorités.

6. Une fois notification faite en application du paragraphe 5 ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de s'entendre au sujet du tarif.

7. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne peuvent s'entendre sur ce point, le différend sera réglé conformément à l'article 10 ci-après.

8. Chaque Partie contractante fera en sorte qu'aucun tarif présenté en application du paragraphe 4 ci-dessus n'entre en vigueur aussi longtemps que les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie contractante y feront opposition.

9. Si aucune notification n'est faite en application du paragraphe 5 ci-dessus, le tarif présenté conformément au paragraphe 4 entrera en vigueur à l'expiration du délai spécifié par celui-ci et restera applicable, jusqu'au moment où l'une des deux conditions suivantes sera réalisée:

- (a) expiration de la période pour laquelle les autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront, le cas échéant, limité leur approbation;
- (b) substitution à ce tarif d'un tarif nouveau ou amendé établi conformément au présent article.

10. Un tarif nouveau ou amendé, fixé conformément au paragraphe 2 ci-dessus pour être substitué à un tarif déjà établi, pourra être déposé en tout temps par une entreprise désignée; le présent article lui sera applicable, comme s'il s'agissait d'un tarif initial; il est entendu que les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront adopter, d'un commun accord, une procédure de dépôt et d'établissement de tarifs amendés comportant des délais plus courts que ceux qui sont prévus par les paragraphes 4 et 5 ci-dessus.

ARTICLE 5

1. En ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux similaires sur les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante ou pris à bord sur ce territoire par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pour son compte, et destinés uniquement à être utilisés ou consommés par ou dans les aéronefs de cette entreprise, la première Partie contractante accordera le traitement ci-après:

- (a) l'exemption, s'il s'agit de carburants restant à bord des aéronefs au dernier aéroport touché avant que ceux-ci ne quittent ledit territoire;
- (b) le traitement national ou celui dont jouit l'entreprise étrangère de transports aériens la plus favorisée affectée à des services aériens internationaux, s'il s'agit de carburants non visés sous lettre (a), d'huiles

said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most-favoured foreign airline, engaged in international air services; provided that neither Contracting Party shall be bound to accord to a designated airline of the other Contracting Party treatment more favourable than that accorded reciprocally by such other Contracting Party.

2. This treatment shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Chicago Convention.⁽¹⁾

3. The Agreement for the reciprocal exemption of aircraft engaged in air services from the payment of customs and other duties on fuel and lubricants which was concluded between the Government of the United Kingdom and the Swiss Federal Council by an Exchange of Notes dated 26th July, 1938,⁽²⁾ is hereby abrogated.

ARTICLE 6

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

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) that the aircraft used on the section more distant from the territory of the first Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;
- (c) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connexion with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the capacity of the smaller aircraft shall be determined with primary reference to the purpose of carrying traffic transferred from or to be transferred into, the aircraft of larger capacity;
- (d) that there is an adequate volume of through traffic; and
- (e) that the provisions of Article 3 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

ARTICLE 7

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the grant of an operating permission to an airline designated by the other Contracting Party when it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in that other Contracting Party or in nationals of that other Contracting Party or in case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the operating permission or otherwise to fulfil the conditions under which the rights specified in the present Agreement and its Annex are granted to it.

2. The rights conferred by paragraph 1 of this Article shall not be exercised except after consultation between the two Contracting Parties.

ARTICLE 8

The present Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation set up by the Chicago Convention.

(1) "Miscellaneous No. 6 (1945)," Cmd. 6614.

(2) "Treaty Series No 61 (1938)," Cmd. 5846.

lubrifiantes, de pièces de rechange, de l'équipement normal et de provisions de bord ; il est entendu cependant qu'aucune Partie contractante ne sera tenue d'accorder à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante un traitement plus favorable que celui que cette autre Partie contractante accorderait dans un cas semblable.

2. Ce traitement sera accordé en plus et sans préjudice de celui qui incombe à chaque Partie contractante en vertu de l'article 24 de la convention de Chicago.

3. Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus mettent fin à l'arrangement concernant l'exemption réciproque du paiement des frais de douane et autres droits sur les carburants et lubrifiants pour les aéronefs affectés aux services aériens réguliers, qui avait été conclu, par un échange de notes en date du 26 juillet 1938, entre le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement du Royaume-Uni.

ARTICLE 6

Une entreprise désignée d'une Partie contractante pourra effectuer une rupture de charge en un point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante, mais seulement aux conditions suivantes :

- (a) cette mesure sera justifiée par le souci d'une exploitation économique ;
- (b) les aéronefs utilisés sur le tronçon de route le plus éloigné du territoire de la première Partie contractante auront une capacité plus petite que ceux qui seront utilisés sur le tronçon le plus rapproché ;
- (c) les aéronefs de petite capacité ne circuleront qu'en correspondance avec ceux de grande capacité et leur horaire sera établi en conséquence ; pour fixer la capacité des aéronefs plus petits, il sera tenu compte avant tout du trafic à transborder de ceux-ci dans les aéronefs de plus grande capacité et vice-versa ;
- (d) il y aura un volume adéquat de trafic en transit ;
- (e) l'article 3 ci-dessus régira tous arrangements pris en matière de rupture de charge.

ARTICLE 7

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de cette autre Partie contractante ou de ressortissants de celle-ci, ou encore lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde l'autorisation d'exploitation, ou qu'elle ne remplit pas les conditions auxquelles lui sont accordés les droits prévus au présent accord et à son annexe.

2. Le droit réservé par le paragraphe 1 ci-dessus ne pourra être exercé qu'après consultation entre les Parties contractantes.

ARTICLE 8

Le présent accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la convention de Chicago.

ARTICLE 9

If either Contracting Party considers it desirable to modify any provision of the present Agreement or its Annex such modification may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force when it has been confirmed by an Exchange of Notes through the diplomatic channel.

ARTICLE 10

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation—

(a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal to be 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 on its composition, either of the Contracting Parties 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 which it has granted by virtue of the present Agreement and its Annex to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

ARTICLE 11

The present Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with the provisions of any multilateral Convention on commercial rights for scheduled air services which may hereafter become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 12

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement, on the date specified in the notification, which shall not be less than twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after its receipt by the Council of the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 13

For the purposes of the present Agreement and its Annex—

(a) the term "the Chicago Convention" shall mean the Convention on Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December, 1944,⁽¹⁾

⁽¹⁾ "Miscellaneous No. 6 (1945)," Cmd. 6614.

ARTICLE 9

Si une Partie contractante désire modifier une clause du présent accord ou de son annexe, cette modification pourra être effectuée par arrangement direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par voie diplomatique.

ARTICLE 10

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord ou de son annexe, les Parties contractantes s'efforceront tout d'abord de régler ce différend directement entre elles.

2. Si les Parties contractantes n'arrivent pas à un arrangement par voie de négociations directes :

- (a) elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision soit d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord, soit de tout autre personne ou organisme ; ou
- (b) si elles ne peuvent s'entendre à ce sujet ou si elles ne sont pas d'accord sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra déférer celui-ci à la décision de tout tribunal compétent qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'un tel tribunal, à la décision du Conseil de cette Organisation.

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

4. Si une Partie contractante ou une entreprise désignée par elle négligeait de se conformer à une décision prise en application dudit paragraphe 2, l'autre Partie contractante pourrait, aussi longtemps qu'il en serait ainsi, refuser ou retirer totalement ou partiellement à la Partie contractante en demeure ou à ses entreprises désignées, ou encore à l'entreprise désignée en demeure, l'exercice des droits accordés en vertu du présent accord et de son annexe.

ARTICLE 11

Le présent accord et son annexe devront être mis en harmonie avec toute convention multilatérale concernant l'octroi de droits commerciaux pour l'exploitation de services aériens réguliers qui viendrait à lier les deux Parties contractantes.

ARTICLE 12

Chaque Partie contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre Partie contractante qu'elle désire mettre fin au présent accord. Cette notification sera faite en même temps au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. La dénonciation intervenue, le présent accord cessera ses effets à la date indiquée dans la notification, au plus tôt douze mois après réception de celle-ci par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation n'ait été retirée d'un commun accord. En l'absence d'accusé de réception émanant de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée reçue quatorze jours après être parvenue au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 13

Pour l'application du présent accord et de son annexe :

- (a) l'expression " convention de Chicago " s'entendra de la convention relative à l'aviation civile internationale, conclue, à Chicago, le

and shall include any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof ;

- (b) the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the United Kingdom, the Minister of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Switzerland, the Air Office of the Federal Department of Posts and Railways and any person or body authorised to perform any function presently exercised by the said Office or similar functions ;
- (c) the term "designated airline" shall mean an air transport enterprise which the aeronautical authorities of one Contracting Party have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as an airline designated by it to operate the agreed services on one of more of the routes specified in Schedules I and II of the Annex to the present Agreement ;
- (d) the term "territory" in relation to a State shall mean all territories for the foreign relations of which that State is responsible and the territorial waters adjacent to such territories ;
- (e) the terms "air service," "international air service," "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention ;
- (f) the term "change of gauge" shall mean 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.

ARTICLE 14

1. The present Agreement shall be subject to ratification and instruments of ratification shall be exchanged in London as soon as possible.
2. The present Agreement shall enter into force provisionally on the date of signature and definitively on the exchange of instruments of ratification.⁽³⁾
3. If instruments of ratification are not exchanged within twelve months from the date of signature, either Contracting Party may terminate the provisional application of this Agreement by giving twelve months' notice in writing to the other Contracting Party.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals :

Done at London in duplicate this fifth day of April, 1950, in the English and French languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland :

(L.S.) PAKENHAM.

For the Swiss Federal Council :

(L.S.) H. DE TORRENTÉ.

⁽³⁾ 8th June, 1951.

7 décembre 1944, ainsi que des annexes adoptées en application de l'article 90 de cette convention et des amendements apportés auxdites annexes ou à la convention elle-même en application des articles 90 et 94 de cette dernière ;

- (b) l'expression "autorités aéronautiques" s'entendra, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office de l'air du Département fédéral des postes et des chemins de fer et de toute personne ou de tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Office ou des fonctions analogues et, dans le cas du Royaume-Uni, du Ministre de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions analogues;
- (c) l'expression "entreprise désignée" s'entendra d'une entreprise de transports aériens que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront annoncée par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante comme étant désignée pour exploiter les services convenus sur une ou plusieurs des routes décrites aux tableaux I et II de l'annexe au présent accord ;
- (d) l'expression "territoire," se rapportant à un Etat, s'entendra de tous territoires pour lesquels cet Etat est responsable en matière de relations internationales et des eaux territoriales adjacentes ;
- (e) les expressions "service aérien," "service aérien international," "entreprises de transports aériens" et "escale non commerciale" auront le sens qui leur est assigné par l'article 96 de la convention de Chicago ;
- (f) l'expression "rupture de charge" s'entendra de l'exploitation d'un service aérien par une entreprise désignée, assurée de telle sorte qu'un tronçon de route est parcouru par des aéronefs différents, quant à la capacité, de ceux qui sont utilisés sur un autre tronçon.

ARTICLE 14

1. Le présent accord sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés, à Londres, aussitôt que possible.

2. Cet accord entrera en vigueur provisoirement à la date de sa signature et définitivement lors de l'échange des instruments de ratification.

3. Si les instruments de ratification ne sont pas échangés dans les douze mois à partir de la date de signature du présent accord, chaque Partie contractante pourra mettre fin à l'application provisoire de cet accord en notifiant, par écrit, à l'autre Partie contractante sa dénonciation, qui prendra effet douze mois après la date de la notification.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Londres, le cinq avril 1950, en double exemplaire, en langues française et anglaise, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

(L.S.) PAKENHAM.

Pour le Conseil Fédéral Suisse :

(L.S.) H. DE TORRENTÉ.

ANNEX

1. The designated airlines of the United Kingdom are the British Airways Corporations and/or any other airline notified in due course by the aeronautical authorities of the United Kingdom to the Swiss aeronautical authorities.

2. The designated airlines of Switzerland are the "Swissair, Société Anonyme Suisse pour la Navigation Aérienne" and/or any other airline notified in due course by the Swiss aeronautical authorities to the aeronautical authorities of the United Kingdom.

3. Subject to the provisions of the Agreement the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy while operating the agreed services the rights—

- (a) to fly their aircraft across the territory of the other Contracting Party,
- (b) to make stops therein for non-traffic purposes, and
- (c) to make stops therein at the points mentioned in the schedules for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail, and they may also use the airports and ancillary facilities at the said points.

4. Paragraph 3 of this Annex shall not be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take up in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

SCHEDULE I

Routes to be served by the designated airlines of Switzerland:

1. Points in Switzerland—London and/or Manchester and/or Glasgow.
2. Points in Switzerland—Rome—Athens—Cairo or Lydda—Basra—Kuwait—Bahrein or Dhahran—Karachi—points in India—points beyond including Singapore.
3. Points in Switzerland—Rome—Tunis or Algiers—Kano or Accra—points beyond.

The designated airline or airlines of Switzerland may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Swiss territory.

SCHEDULE II

Routes to be served by the designated airlines of the United Kingdom:

1. Points in the United Kingdom—Geneva and/or Zurich and/or Basle and/or Berne and/or Interlaken and/or Samedan.
2. London—Zurich—Vienna.
3. London—Zurich—Lydda or Beirut or Damascus—Basra—Kuwait—Bahrein—Karachi—points in India—Colombo—Rangoon—Bangkok—Singapore—the Far East and Australia.

The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in United Kingdom territory.

In exchange for Route 3 of Schedule II above the Government of the United Kingdom will grant rights, to be agreed between the Contracting Parties, to a designated airline of Switzerland to operate a route through the United Kingdom, either via Manchester or Prestwick to North America, or some other agreed route.

ANNEXE

1. Les entreprises désignées du Royaume-Uni sont les British Airways Corporations et/ou toute autre entreprise de transports aériens dûment annoncée par les autorités aéronautiques du Royaume-Uni aux autorités aéronautiques suisses.

2. Les entreprises suisses désignées sont la Swissair, Société anonyme suisse pour la navigation aérienne, et/ou toute autre entreprise de transports aériens dûment annoncée par les autorités aéronautiques suisses aux autorités aéronautiques du Royaume-Uni.

3. Sous réserve des dispositions de l'accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante jouiront, pour l'exploitation des services convenus :

- (a) du droit de faire survoler par leurs aéronefs le territoire de l'autre Partie contractante ;
- (b) du droit d'y effectuer des escales non commerciales ;
- (c) du droit d'y effectuer, aux points mentionnés aux tableaux, des escales pour débarquer et pour embarquer en trafic international des passagers, des marchandises et des envois postaux, ce droit comportant l'usage des aéroports et le bénéfice des facilités complémentaires aux points dont il s'agit.

4. Le paragraphe 3 ci-dessus ne pourra être interprété comme accordant aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, contre rémunération, des passagers, des marchandises ou des envois postaux à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

TABLEAU I

Routes que peuvent desservir les entreprises suisses désignées :

- 1. Points en Suisse-Londres et/ou Manchester et/ou Glasgow.
- 2. Points en Suisse-Rome-Athènes-Le Caire ou Lydda-Basra-Koweït-Bahrein ou Dahran-Karachi-points en Inde-points au delà y compris Singapour.
- 3. Points en Suisse-Rome-Tunis ou Alger-Kano ou Accra-points au delà.

Les entreprises suisses désignées pourront supprimer des escales sur les routes décrites ci-dessus lors de tout ou partie des vols, étant entendu que les services convenus auront leur point de départ sur le territoire suisse.

TABLEAU II

Routes que peuvent desservir les entreprises désignées du Royaume-Uni :

- 1. Points dans le Royaume-Uni-Genève et/ou Zürich et/ou Bâle et/ou Berne et/ou Interlaken et/ou Samedan.
- 2. Londres-Zurich-Vienne.
- 3. Londres-Zurich-Lydda ou Beyrouth ou Damas-Basra-Koweït-Bahrein-Karachi-points en Inde-Colombo-Rangoon-Bangkok-Singapour-Extrême Orient et Australie.

Les entreprises désignées du Royaume-Uni pourront supprimer des escales sur les routes décrites ci-dessus lors de tout ou partie des vols, étant entendu que les services convenus auront leur point de départ sur le territoire du Royaume-Uni.

En contre-partie de la route No. 3 du tableau II ci-dessus, le Gouvernement du Royaume-Uni accordera à une entreprise suisse désignée des droits, à convenir entre les Parties contractantes, pour desservir, à travers le Royaume-Uni, soit une route par Manchester ou par Prestwick vers l'Amérique du Nord, soit une autre route à convenir.

EXCHANGE OF NOTES

No. 1

*The Secretary of State for Foreign Affairs to the Swiss
Minister in London*

Foreign Office,

5th April, 1950.

Your Excellency,

I have the honour to refer to paragraph 3 of the Annex of the Air Services Agreement signed this day between His Majesty's Government in the United Kingdom and the Swiss Federal Council and to Schedule I of that Agreement in accordance with which the designated airline or airlines of Switzerland will be granted permission to operate on the route:—

Points in Switzerland—Rome—Athens—Cairo or Lydda—Basra—Kuwait—Bahrain or Dhahran—Karachi—points in India—points beyond including Singapore.

In view of the state of the airfields at Kuwait and Bahrain it is necessary to impose for the time being the following conditions on the exercise of the rights so granted:—

- (1) No four-engined aircraft other than the Canadair or DC 4 can be permitted to use the existing airfields at Kuwait and Bahrain except by the special permission of the aeronautical authorities of His Majesty's Government.
- (2) No more than one landing and one take off per week with four-engined aircraft can be permitted at Kuwait to the designated airline or airlines of Switzerland. It may be necessary to make a further reduction in frequency if the air strip continues to deteriorate.
- (3) Since the airfield at Kuwait is not fenced and the facilities provided at Kuwait and Bahrain are at present in certain respects below normal safety standards, operations by the aircraft of the designated airline or airlines of Switzerland at these airfields must be undertaken at the risk of the airlines concerned.

2. I have the honour to ask you to confirm that the Swiss Federal Council accept the above conditions as governing the exercise of rights at Kuwait and Bahrain by the designated airline or airlines of Switzerland.

I have, &c.

ERNEST BEVIN.

*The Swiss Minister in London to the Secretary of State for
Foreign Affairs*

M. le Secrétaire d'Etat,

Londres, le 5 avril 1950.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de ce jour, dont le contenu est le suivant :

“ J'ai l'honneur de me référer au paragraphe 3 de l'annexe à l'Accord entre le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni et le Conseil Fédéral Suisse relatif aux services aériens, signé aujourd'hui, et au tableau I de cet accord aux termes duquel l'entreprise ou les entreprises suisses désignées reçoivent l'autorisation de desservir la route :—

Points en Suisse—Rome—Athènes—Le Caire ou Lydda—Basra—Koweit—Bahrein ou Dahrán—Karachi—points en Inde—points au-delà y compris Singapour.

“ Vu l'état des aéroports de Koweit et de Bahrein, il est nécessaire d'imposer, pour le moment, les conditions suivantes à l'exercice des droits accordés :

- (1) A l'exception du Canadair ou du DC 4, aucun aéronef à quatre moteurs ne pourra être autorisé à utiliser les aéroports en service à Koweit et à Bahrein sans une autorisation spéciale des autorités aéronautiques du Gouvernement de Sa Majesté.
- (2) Les aéronefs à quatre moteurs de l'entreprise ou des entreprises suisses désignées ne seront pas autorisés à atterrir à Koweit ou à y prendre leur envol plus d'une fois par semaine. Il pourra se révéler nécessaire de réduire encore cette fréquence si la piste continue à se détériorer.
- (3) Etant donné que l'aéroport de Koweit n'est pas clôturé et que les facilités offertes à Koweit et à Bahrein sont actuellement inférieures, à certains égards, au niveau normal de sécurité, il est entendu que la ou les entreprises suisses désignées feront usage de ces aéroports à leurs risques et périls.

“ 2. Je vous serais obligé de me confirmer que le Conseil Fédéral Suisse accepte que les conditions ci-dessus régissent l'exercice des droits accordés à Koweit et à Bahrein à l'entreprise ou aux entreprises suisses désignées.”

J'ai l'honneur de faire connaître à Votre Excellence que j'ai pris bonne note du contenu de Sa lettre et que le Conseil Fédéral Suisse accepte que les conditions qui y sont énoncées régissent l'exercice des droits accordés à Koweit et à Bahrein, à l'entreprise ou aux entreprises suisses désignées.

Veuillez agréer, &c.

H. DE TORRENTÉ.

(Translation of No. 2)

Your Excellency,

London, 5th April, 1950.

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of to-day's date, the terms of which are as follows:—

[As in No. 1.]

I have the honour to inform your Excellency that I have noted the contents of your Note and that the Swiss Federal Council accept the conditions contained therein as governing the exercise of rights at Kuwait and Bahrain by the designated airline or airlines of Switzerland.

Accept, &c.

H. DE TORRENTÉ.

PRINTED AND PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

To be purchased from

York House, Kingsway, LONDON, W.C.2 429 Oxford Street, LONDON, W.1

P.O. Box 569, LONDON, S.E.1

13a Castle Street, EDINBURGH, 2 1 St. Andrew's Crescent, CARDIFF

39 King Street, MANCHESTER, 2 Tower Lane, BRISTOL, 1

2 Edmund Street, BIRMINGHAM, 3 80 Chichester Street, BELFAST

or from any Bookseller

1951

Price 9d. net

PRINTED IN GREAT BRITAIN