No. 2155

INDIA
and
PAKISTAN

Exchange of notes (with annexed record of discussion between the Indian and Pakistan delegations) constituting an agreement regarding the operation of air services to Afghanistan by Indian aircraft. Karachi, 1 January and 20 February 1953

D: indef.

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 22 April 1953.

INDE
et
PAKISTAN

Échange de notes (avec, en annexe, le procès-verbal des pourparlers entre la délégation indienne et la délégation pakistanaise) constituant un accord relatif à l'exploitation par des aéronefs indiens de services aériens vers l'Afghanistan. Karachi, 1er janvier et 20 février 1953

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 22 avril 1953.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 2155. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'INDE ET LE GOUVERNEMENT DU PAKISTAN RELATIF À L'EXPLOITATION PAR DES AÉRONEFS INDIENS DE SERVICES AÉRIENS VERS L'AFGHANISTAN. KARACHI, 1er JANVIER ET 20 FÉVRIER 1953

I

Note adressée par le Haut-Commissariat de l'Inde au Pakistan, à Karachi, au Ministère des affaires étrangères et des relations avec le Commonwealth du Gouvernement du Pakistan, à Karachi (n° F. 79 (2)/52-Genl. ; en date du 1er janvier 1953)

Le Haut-Commissariat de l'Inde au Pakistan présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et des relations avec le Commonwealth du Gouvernement du Pakistan, et a l'honneur de se référer aux pourparlers qui ont eu lieu à Karachi, du 8 au 10 décembre 1952, entre les représentants du Gouvernement de l'Inde et ceux du Gouvernement du Pakistan, au sujet du survol du territoire du Pakistan occidental par des aéronefs indiens à destination de l'Afghanistan et des escales non commerciales dans ledit territoire.

Au cours de ces réunions, les représentants du Gouvernement du Pakistan ont fait savoir que leur Gouvernement n'était pas en mesure, pour le moment, de donner son agrément aux routes proposées par l'Inde, à savoir Delhi-Lahore-Peshawar-Kaboul, et Inde-Kandahar via Karachi et Quetta, mais qu'il offrait à la place, pour permettre l'exploitation de services aériens par des aéronefs indiens, les routes et les facilités ci-après :

a) La route Inde-Lahore et, au-delà, en suivant un couloir d'une largeur de 20 milles, ayant pour axe la route loxodromique directe entre Lahore et Kandahar. Ce couloir permettrait aux aéronefs indiens de changer de cap dans le voisinage d'un point situé par 31° 45′ N et 69° 00′ E et de poursuivre leur vol vers Kaboul par une voie directe au-dessus du territoire afghan ;

b) La route Inde-Karachi et, au-delà en suivant un couloir d'une largeur de 20 milles, ayant pour axe la route loxodromique directe entre Karachi et Kandahar ;

[1] Entré en vigueur par l'échange desdites notes, le 20 février 1953.

c) Le Gouvernement du Pakistan autoriserait l'exportation vers l'Afghanistan des quantités de carburant nécessaires à l'entreprise ou aux entreprises indiennes de transports aériens, quantités qui sont estimées à un maximum de 2.500 gallons par mois ; et

d) Diverses facilités pour l'exploitation des routes susmentionnées, conformément aux indications du procès-verbal[1] des pourparlers qui a été signé conjointement par les représentants des deux Gouvernements, le 10 décembre 1952, à Karachi.

L'offre du Gouvernement du Pakistan représente une amélioration par rapport à la situation actuelle. Toutefois, il est évident que la route directe de Delhi à Kandahar via Peshawar est non seulement beaucoup plus courte que celle définie à l'alinéa *a* ci-dessus, mais encore qu'elle permettrait, eu égard à la nature du terrain et aux aides à la navigation, d'exploiter des services dans de meilleures conditions de sécurité, ce qui, dans le domaine des transports aériens civils, constitue un facteur extrêmement important. Depuis les époques les plus reculées, les transports de surface vers l'Afghanistan ont toujours emprunté la route de Peshawar, et il semblerait logique que les transports aériens fussent à même de bénéficier des avantages qu'offrirait le prolongement du couloir aérien sur une distance de seize milles terrestres, depuis Peshawar jusqu'à la frontière afghane. Toutefois, puisque le Gouvernement du Pakistan n'est pas prêt, pour le moment, à accepter que des services aériens soient exploités sur la route de Peshawar, le Gouvernement de l'Inde, désireux d'aboutir à un accord, est disposé à accepter l'offre du Gouvernement du Pakistan, telle qu'elle est énoncée dans le deuxième paragraphe ci-dessus, sans préjudice de son droit de soulever ultérieurement la question d'un service direct vers Kaboul en passant par Lahore et Peshawar. Le Gouvernement de l'Inde espère que le Gouvernement du Pakistan voudra bien réexaminer cette question dans un avenir prochain et donner son agrément à la route directe normale.

Le Gouvernement de l'Inde transmettra sans délai au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en lui demandant de prendre les dispositions voulues, une copie de la présente note, ainsi qu'une copie du procès-verbal des pourparlers, conjointement signé, dont il est fait mention ci-dessus.

Le Haut-Commissariat saisit cette occasion pour renouveler au Gouvernement du Pakistan les assurances de sa très haute considération.

II

Note adressée par le Ministère des affaires étrangères et des relations avec le Commonwealth du Gouvernement du Pakistan au Haut-Commissariat de l'Inde au Pakistan (N. UN. (1)-9/6/52 ; en date du 20 février 1953)

Le Ministère des affaires étrangères et des relations avec le Commonwealth présente ses compliments au Haut-Commissariat de l'Inde au Pakistan, et a

[1] Voir p. 9 de ce volume.

l'honneur de se référer à la note du Haut-Commissariat N° F. 79(2)/52-Genl., en date du 2 janvier 1953, relative au survol du territoire du Pakistan occidental par des aéronefs indiens à destination de l'Afghanistan et aux escales non commerciales dans ledit territoire.

Le Gouvernement du Pakistan est heureux de constater que le Gouvernement de l'Inde a accepté son offre en ce qui concerne le vol des aéronefs indiens à destination de l'Afghanistan suivant les itinéraires Lahore-Kandahar et Karachi-Kandahar, telle qu'elle figure dans le procès-verbal des pourparlers conjointement signé par les représentants des deux Gouvernements, et que les représentants du Gouvernement de l'Inde ont précisé au Conseil de l'OACI, le 19 janvier 1953, le caractère inconditionnel de l'acceptation donnée par leur Gouvernement à l'offre concernant les deux routes, telle qu'elle est formulée dans le procès-verbal des pourparlers. Ainsi qu'il l'a déjà expliqué, le Gouvernement du Pakistan regrette de ne pouvoir prendre aucun engagement pour l'avenir en ce qui concerne l'ouverture éventuelle de la route Delhi-Peshawar-Kaboul.

Le Ministère saisit cette occasion pour renouveler au Haut-Commissariat l'assurance de sa très haute considération.

PROCÈS-VERBAL DES POURPARLERS ENTRE LA DÉLÉGATION INDIENNE ET LA DÉLÉGATION PAKISTANAISE

Comme suite à la demande formulée par le Comité de travail de l'OACI dans sa lettre N° C-WP/1341 en date du 26 novembre 1952, une délégation des autorités aéronautiques civiles de l'Inde a conféré, à Karachi, avec une délégation similaire du Pakistan.

Les réunions ont eu lieu du 8 au 10 décembre 1952.

Les représentants pakistanais ont confirmé que leur Gouvernement était disposé à ouvrir à la navigation, au-dessus des zones interdites du Pakistan occidental, les deux couloirs aériens ci-après :

1) Un couloir d'une largeur de 20 milles, ayant pour axe la route loxodromique directe entre Lahore et Kandahar. Ce couloir permettrait aux aéronefs indiens de changer de cap dans le voisinage d'un point situé par 31° 45'N et 69° 00'E et de poursuivre leur vol vers Kaboul par une voie directe au-dessus du territoire afghan.
2) Un deuxième couloir, d'une largeur de 20 milles également, ayant pour axe la route loxodromique directe entre Karachi et Kandahar.

Le Gouvernement pakistanais a offert ces deux couloirs afin de permettre à l'Inde de desservir deux routes distinctes qu'elle manifeste le désir d'exploiter, à savoir Delhi-Kaboul d'une part, et Bombay ou Ahmedabad-Kaboul, d'autre part, l'un des deux itinéraires devant passer par Kandahar.

La délégation indienne a précisé qu'elle s'intéressait à l'établissement d'une route directe et courte, à la fois économique et facilement exploitable, et non pas nécessairement à une route passant au-dessus d'une zone déterminée que le Pakistan considérerait comme interdite pour des raisons de sécurité. L'Inde voudrait simplement disposer d'un couloir pour l'exploitation de ses services.

Les entretiens ont porté ensuite sur les aspects techniques de l'exploitation des routes proposées.

Les délégations ont été d'accord pour constater que la route allant de Delhi à Kaboul via Lahore et le point de changement de cap "X" (par 31° 45'N et 69° 00'E environ) aurait une longueur de 787 milles terrestres, alors que la distance par l'itinéraire Delhi, Lahore et Peshawar est de 644 milles terrestres. Cela fait donc, comme on peut le voir dans l'annexe, une différence de 143 milles terrestres.

La délégation indienne a expliqué que l'absence de carburant pour l'aviation en Afghanistan constituait une des difficultés auxquelles l'Inde se heurtait pour exploiter des services aériens vers Kaboul. En vue de faciliter l'exploitation des services sur les routes proposées, la délégation pakistanaise a offert d'autoriser l'exportation vers l'Afghanistan des quantités de carburant nécessaires à l'entreprise ou aux entreprises indiennes de transports aériens (quantités qui sont estimées à un maximum de 2.500 gallons par mois).

La délégation indienne a exprimé sa reconnaissance au Pakistan pour son offre destinée à faciliter le ravitaillement en carburant en Afghanistan. Toutefois, elle a fait observer que la route empruntant le couloir proposé jusqu'au point "X" représentait un détour considérable par rapport à la route directe normale et, en conséquence, elle a demandé au Pakistan s'il lui serait possible d'envisager un déplacement du couloir vers le Nord.

Les représentants pakistanais ont déclaré qu'ils regrettaient de ne pouvoir donner satisfaction sur ce point, et ils ont ajouté que les possibilités de ravitaillement en essence offertes à Kaboul avaient précisément pour but de faciliter l'exploitation des routes proposées.

En ce qui concerne les installations et les services techniques disponibles sur cette route, le Pakistan a fait savoir que l'aéroport civil de Multan pourrait éventuellement être utilisé à la place de celui de Lahore ; toutefois, étant donné qu'il ne s'agit pas d'un aéroport douanier, son utilisation devrait être subordonnée à l'engagement formel, qui est d'usage, de ne pas y décharger ou charger des passagers, des marchandises, etc. Le terrain de secours à Dera Ismail Khan pourrait également être utilisé, mais en cas d'urgence seulement, et en suivant, pour y accéder, la rive orientale de l'Indus jusqu'à Dera Ismail Khan.

Il a été convenu que cette route serait exploitée uniquement pendant le jour, que dans les limites de la région d'information de vol de Karachi le contrôle de la circulation aérienne serait assuré par Karachi, et que les aéronefs indiens bénéficieraient des services de transmissions et de navigation aérienne qui existent à Karachi, Lahore et Multan. Étant donné le peu de renseignements dont on dispose dans cette région, la délégation indienne a demandé que la délivrance des autorisations de vols à destination de l'Afghanistan ne soit pas soumise aux formalités habituelles pour autant qu'elles ont trait aux conditions météorologiques et à l'indication d'un aéroport terminus. Les consignes pour les vérifications de service seront incorporées dans un avis aux navigateurs aériens qui paraîtra lorsque les couloirs seront officiellement ouverts à la navigation.

En ce qui concerne la deuxième route, celle de Karachi-Kandahar-Kaboul, la délégation indienne a demandé au Pakistan d'examiner s'il lui serait possible de mettre à la disposition des aéronefs indiens, au-delà de Karachi et à proximité du couloir, un aéroport pouvant assurer le ravitaillement en carburant. La délégation pakistanaise a fait observer

qu'il n'existait aucun aéroport douanier dans cette région, et que les autres aéroports civils dans le voisinage, à savoir ceux de Jocobabad et de Sibi, n'étaient pas dotés de personnel à l'heure actuelle et ne disposaient pas des facilités nécessaires.

La délégation pakistanaise a exprimé le désir que le Gouvernement indien communique au Gouvernement pakistanais, aussitôt que faire se pourra, et avant le 1er janvier 1953 si possible, le point de vue de l'Inde à l'égard des propositions du Pakistan, afin de permettre l'envoi en temps voulu d'un rapport à l'OACI. La délégation indienne s'est déclarée d'accord sur ce point.

ANNEXE

Longueur des tronçons

	En milles marins	*En milles terrestres*
Delhi-Lahore	223	258
Lahore-P. C. C. (X) [1]	280	322
P. C. C. (X) [1]-Kaboul	180	207
	683	787

Delhi-Lahore	223	258
Lahore-Peshawar	180 35	248
Peshawar-Kaboul	120	138
	558	644

Différence : 125 milles marins ou 143 milles terrestres.

[1] P.C.C. : Point de changement de cap.