

**No. 34472**

---

**DENMARK  
and  
MONGOLIA**

**Agreement relating to air services (with annex). Signed at  
Beijing on 19 June 1997**

*Authentic text: English.*

*Registered by Denmark on 20 March 1998.*

---

**DANEMARK  
et  
MONGOLIE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à  
Beijing le 19 juin 1997**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par le Danemark le 20 mars 1998.*

## AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF MONGOLIA, RELATING TO AIR SERVICES

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of Mongolia,

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, in conformity with the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

### ARTICLE 1

#### *Definitions*

For the purpose of this Agreement:

- (a) »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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term »aeronautical authorities« means, in the case of the Kingdom of Denmark, the Ministry of Transport; and in the case of Mongolia, the Ministry of Infrastructure Development; or in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the above-mentioned authorities;
- (c) the term »designated airline«, means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (d) the term »territory« has the meaning laid down in Article 2 of the Convention;
- (e) the terms »air services«, »international air service«, »airline« and »stop for non-traffic purposes« have the meaning laid down in Article 96 of the Convention;

- (f) »Agreement« means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments thereto;
- (g) »Annex« means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 17 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except otherwise provided;
- (h) the term »tariff« means the prices to be paid for the carriage of passengers and baggage, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

### ARTICLE 2

#### *Traffic rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by airlines designated by the other Contracting Party:

- (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,
- (c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination, in an international air service.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting

<sup>1</sup> Came into force on 19 June 1997 by signature, in accordance with article 21.

<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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

Party, passengers, cargo, and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

### ARTICLE 3

#### *Designation of airlines*

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 and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to a designated airline the appropriate operating authorizations.

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 to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in the territory of the other Contracting Party and that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said territory.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

### ARTICLE 4

#### *Revocation, suspension, and imposition of conditions*

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the

rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in the territory of the other Contracting Party, which has designated the airline, and that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said territory;
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) in the case that the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph 1 of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

In this case consultations shall be held within thirty (30) days from the date of other Contracting Party receives such request in writing.

### ARTICLE 5

#### *Utilization of airports and facilities*

1. The term »user charge« means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

2. Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines licensed by one of the Contracting Parties, shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and levied in accordance with the relevant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

3. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under their control.

4. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its com-

petent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any changes in such charges should be given to such users before changes come into force.

#### ARTICLE 6

##### *Customs duties*

1. Aircraft operated on international services by a designated airline of either Contracting Party, as well as its regular equipment, supplies of fuel 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. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

- (a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts, including engines, introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and
- (c) fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where

a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

#### ARTICLE 7

##### *Storage of airborne equipment and supplies*

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 that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### ARTICLE 8

##### *Entry clearance regulations*

1. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

2. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their crew, passengers, cargo, and mail, upon transit of, admission to, departure from, and while within the territory of such Contracting Party.

#### ARTICLE 9

##### *Capacity provisions*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. In the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement designated airlines of either Contracting Party shall take into account the interests of designated airlines of the other Contracting

Party so as not to affect unduly the air services which the latter airlines operate.

3. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail, and freight, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.

#### ARTICLE 10

##### *Exchange of statistics*

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party 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 the airlines on the agreed services.

#### ARTICLE 11

##### *Tariffs*

1. Tariffs shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including costs of operation, reasonable return on investment, characteristics of service, the interests of users and the tariffs of other airlines.

2. Any tariff filed in accordance with the provisions of this Article shall be approved by the aeronautical authorities of the Contracting Party from whose territory the tariff is to be applied (country of origin principle).

Such filing is to be received by the aeronautical authorities at least 14 days before the tariff's proposed date of effectiveness. This time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

3. The designated airlines are required to file a proposed tariff for carriage between the territories of the Contracting Parties with the aeronautical authorities from whose territory the tariff is to be applied in such a form as those aeronautical authorities may require. For designated airlines of a Contracting Party into whose territory the tariff is to be applied, the ta-

riff in question will be treated as having been approved unless, within 14 days after the date of receipt of filing, the aeronautical authorities of that Contracting Party have received a written notice of disapproval from the other Contracting Party.

4. In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry dates as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date.

5. The designated airlines have the right to match the approved tariffs of any airline between the same points on routes between the territories of the Parties.

A matching tariff in accordance with the paragraph shall be filed for information purposes not later than its date of effectiveness with the aeronautical authorities from whose territory the tariff is to be applied.

6. The aeronautical authorities into whose territory a tariff is to be applied may – for information purposes only – require filing of proposed tariffs in such a way as those aeronautical authorities may require.

7. The aeronautical authorities of either Contracting Party may, at any time, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party on the application of the provisions of this Article.

Such consultations shall be held within 30 days from receipt of the request.

#### ARTICLE 12

##### *Transfer of earnings*

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

## ARTICLE 13

*Airline representation*

1. Each Contracting Party grants to a designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory its representatives including office, administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. Designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. A Contracting Party shall not restrict the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency. Nor shall a Contracting Party restrict the right of a designated airline to pay in local or in any freely convertible currency their locally incurred costs.

## ARTICLE 14

*Approval of flight schedules*

1. Airlines designated by a Contracting Party shall submit their traffic programmes for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty-five (45) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services, and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

## ARTICLE 15

*Aviation security*

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of »the Convention on Of-

fences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft«, signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> »the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft«, signed at the Hague on 16 December 1970,<sup>2</sup> »the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation«, signed at Montreal on 23 September 1971,<sup>3</sup> and »Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971«, signed at Montreal on 24 February 1988.<sup>4</sup>

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its territory, and the operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carryon items, baggage, cargo, mail, and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sym-

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

pathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

#### ARTICLE 16

##### *Consultations*

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with the Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

#### ARTICLE 17

##### *Amendments*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party; such consultations, which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussions or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

#### ARTICLE 18

##### *Settlement of disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or ap-

plication of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to one arbitrator, 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 (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) 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. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the tribunal, and shall determine the place, where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision 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 this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

#### ARTICLE 19

##### *Registration*

This Agreement and its Annex and any subsequent amendments thereto shall be regis-

tered with the International Civil Aviation Organization.

#### ARTICLE 20

##### *Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In

the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### ARTICLE 21

##### *Entry into force*

This Agreement will enter into force on the date of signature.

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

DONE at Beijing on 19 June 1997 in duplicate in the English language.

For the Government  
of the Kingdom of Denmark:

CHRISTOPHER BO BRAMSEN

For the Government  
of Mongolia:

DAGVA TSAKHILGAAN



## ANNEX

1. Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Government of the Kingdom of Denmark:

Column 1	Column 2
Points in Denmark	Ulaanbaatar

2. Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Government of Mongolia:

Column 1	Column 2
Points in Mongolia	Copenhagen

3. Nothing will prevent a designated airline of either Contracting Party to serve other points than those specified in this Annex provided that no commercial rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party. Exercising of the commercial rights between such other points and the territory of the other Contracting Party shall be subject to Agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

---

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE MONGOLIE

Le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement de la République de Mongolie,

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

Désireux de conclure un Accord conforme à ladite Convention en vue d'établir des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord,

a) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux Annexes de la Convention qui ont été adoptés en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci par les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume du Danemark, du Ministère des transports, et en ce qui concerne la Mongolie, du Ministère du développement des infrastructures, ou dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercée par les autorités susmentionnées;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme « territoire » a la signification donnée dans l'article 2 de la Convention;

e) Les expressions « services aériens », « services aériens internationaux », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont la signification donnée dans l'article 96 de la Convention mentionnée à l'article 2;

f) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de son annexe et de tout amendement y relatif;

g) Le terme « annexe » s'entend de l'annexe au présent Accord ou telle qu'elle peut être modifiée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 17 du

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 19 juin 1997 par la signature, conformément à l'article 21.

<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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

présent Accord. L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également l'annexe;

*h)* Le terme « tarif » s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises et des conditions d'application de ce prix, y compris les prix et les conditions pour d'autres services effectués par le transporteur dans le cas du transport aérien et y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences, à l'exclusion de la rémunération ou des conditions du transport de courrier;

*i)* L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances imposées par les autorités compétentes à une entreprise de transport aérien pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipages, ses passagers et sa cargaison, d'un aéroport ou des facilités de navigation aérienne.

## Article 2

### DROITS DE CIRCULATION

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

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

*b)* Faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

*c)* Faire des escales sur ledit territoire aux points indiqués dans l'annexe au présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées à l'article 3 du présent Accord jouissent également des droits spécifiés aux paragraphes 1, *a* et *b* du présent article.

## Article 3

### DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les itinéraires spécifiés, ainsi que de retirer ces désignations.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise de transport aérien désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien 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 avec les dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, chaque fois qu'elle n'est pas certaine qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré sur le territoire de l'autre Partie contractante et que ladite entreprise de transport aérien constitue une société qui a son siège dans l'autre Partie contractante;

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent article, y compris celles qui concernent les tarifs.

#### *Article 4*

##### ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS ET IMPOSITION DE CONDITIONS Y RELATIVES

1. Chaque Partie contractante a le droit de suspendre ou de révoquer une autorisation d'exploitation, de révoquer l'exercice des droits énumérés à l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport désignée par l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré sur le territoire de l'autre Partie contractante et que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège dans l'autre Partie contractante;

b) Si cette entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

c) Dans le cas où une entreprise de transport aérien néglige de toute autre manière de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. A moins qu'une mesure de retrait ou de suspension de l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 1 du présent article ou d'imposition de conditions ne soit impérative pour empêcher que les lois et règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Dans ce cas, les consultations commencent dans les trente (30) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit une demande écrite en ce sens.

#### *Article 5*

##### UTILISATION DES AÉROPORTS ET DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION

1. L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances fixées par les autorités compétentes à une entreprise de transport aérien pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipages, ses passagers et sa cargaison des biens ou installations d'un

aéroport ou des facilités de navigation aérienne, y compris des services et installations connexes.

2. Toute redevance imposée sur le trafic aérien international réalisé par les entreprises de transport aérien autorisées d'une des Parties contractantes est liée de façon raisonnable au coût du service rendu à l'entreprise de transport aérien concernée et perçue conformément aux directives pertinentes publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

3. En ce qui concerne les services convenus, les mêmes conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes, des aéroports ainsi que de toutes les autres installations qui relèvent de leur autorité.

4. Chaque Partie contractante encourage la tenue de consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations fournies par les autorités qui imposent ces redevances, par l'intermédiaire, le cas échéant, des organisations représentant ces entreprises. Un délai raisonnable accompagnera la notification de tout changement proposé dans le montant des redevances afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements prennent effet.

#### *Article 6*

#### DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, de même 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 sont exempts de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

*a)* Les provisions de bord introduites ou embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs qui quittent le territoire en question et qui sont exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

*b)* Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état d'aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante; et

*c)* Les carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même

si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également au cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise (ou lesdites entreprises) de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

### *Article 7*

#### STOCKAGE DE L'ÉQUIPEMENT DE BORD ET DES PROVISIONS

L'équipement normal de bord, de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'on en dispose de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

### *Article 8*

#### FORMALITÉS D'ADMISSION

1. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne sont soumis qu'à des formalités de douane et de contrôle d'immigration simplifiées. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

2. Les lois et règlements d'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au passage en douane, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, à leurs équipages, leurs passagers, leurs marchandises et au courrier, qu'il s'agisse du transit, de l'entrée dans le pays ou du départ de ce dernier et pendant le séjour sur le territoire de ladite Partie contractante.

### *Article 9*

#### DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes doit, en exploitant les services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise (ou

des entreprises) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services aériens assurés par cette dernière (ou ces dernières).

3. Les services convenus assurés par une entreprise de transport aérien désignée ont toujours pour but essentiel de fournir une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers, du courrier et du fret, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

#### *Article 10*

#### ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent aux autorités de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci pourraient avoir besoin pour examiner la capacité offerte pour les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante.

Ces relevés contiennent toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par l'entreprise (ou les entreprises) en ce qui concerne les services convenus.

#### *Article 11*

#### TARIFS

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents et notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques des services, des intérêts des utilisateurs et des tarifs pratiqués par les autres entreprises de transport aérien.

2. Tout tarif déposé conformément aux dispositions du présent article est approuvé par les autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le tarif sera appliqué (principe du pays d'origine).

Le dépôt des tarifs doit être effectué auprès des autorités aéronautiques 14 jours au moins avant la date proposée d'entrée en vigueur de ces tarifs. Ce délai peut être raccourci sous réserve du consentement desdites autorités.

3. Les entreprises de transport désignées sont tenues de déposer une proposition de tarif pour le transport entre les territoires des Parties contractantes auprès des autorités aéronautiques sur le territoire desquelles il sera appliqué, sous la forme requise par ces autorités. Pour les entreprises de transport désignées d'une Partie contractante sur le territoire de laquelle le tarif sera appliqué, le tarif en question est considéré comme ayant été approuvé si les autorités aéronautiques de cette Partie contractante n'ont pas reçu une notification écrite de désapprobation de l'autre Partie contractante dans les 14 jours suivant la date de réception du dépôt du tarif.

4. En approuvant les tarifs, les autorités d'une Partie contractante peuvent toutefois assortir leur approbation de dates d'expiration qu'elles considèrent appro-

priées. Lorsqu'un tarif est accompagné d'une date d'expiration, il reste en vigueur jusqu'à la date fixée, à moins qu'il ne soit retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées ou à moins qu'un tarif de remplacement n'ait été déposé et approuvé avant la date d'expiration.

5. Les entreprises de transport désignées ont le droit de faire des offres plus intéressantes que les tarifs approuvés pour les mêmes points des itinéraires entre les territoires des Parties.

Une offre plus intéressante conformément au présent paragraphe doit être déposée pour information au plus tard à la date de son entrée en vigueur auprès des autorités aéronautiques sur le territoire desquelles le tarif sera appliqué.

6. Les autorités aéronautiques sur le territoire desquelles le tarif sera appliqué peuvent, à des fins d'information uniquement, exiger le dépôt des tarifs proposés sous la forme qu'elles jugent utile.

7. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent à tout moment demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des consultations sur l'application des dispositions du présent article.

Lesdites consultations se tiendront dans les 30 jours qui suivent la date de réception de la demande.

### *Article 12*

#### TRANSFERT DES RECETTES

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, les recettes locales en excédent des dépenses effectuées localement. La conversion et le transfert sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert et ne sont soumis à aucun frais excepté ceux normalement prélevés par les banques pour les opérations de conversion et de transfert.

### *Article 13*

#### REPRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chacune des Parties contractantes accorde, sur la base de la réciprocité, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et les personnels administratif, commercial et technique nécessaires pour les besoins de l'entreprise de transport aérien désignée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes ont le droit de vendre sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agences, des prestations de transport aérien. Les Parties contractantes ne restreignent pas le droit des entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante de vendre ni le droit pour toute personne d'acheter ces prestations en monnaie locale. Une Partie contractante ne restreindra pas non plus le droit d'une entreprise de transport désignée de payer leurs dépenses locales en monnaie locale ou en toute devise librement convertible.



### Article 14

#### APPROBATION DES PROGRAMMES DE VOLS

1. Les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante soumettent pour approbation les programmes de vols aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quarante-cinq (45) jours au moins avant leur entrée en vigueur. Ces programmes indiquent en particulier les horaires des vols, la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés.

2. Toute modification apportée ultérieurement à un programme de vol déjà approuvé doit également être soumis à approbation.

### Article 15

#### SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que son obligation, à l'égard de l'autre Partie, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, elle s'acquitte des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombent en vertu de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal, le 23 septembre 1971<sup>3</sup> et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports desservant l'aviation civile internationale complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971 et signé à Montréal le 24 février 1988<sup>4</sup>.

2. Chaque Partie contractante prête à l'autre, sur sa demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et autres actes dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs équipages et passagers, des aéroports et installations de navigation ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire et des exploitants d'aéroports situés sur son territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article qui sont exigées par l'autre Partie contrac-

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 1589, p. 479.

tante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, inspecter les passagers et leurs bagages à main, les équipages, les marchandises, les bagages de soute, le courrier et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises en vue de faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ses aéronefs, de ses passagers ou de son équipage ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risque pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

#### *Article 16*

#### CONSULTATIONS

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations sur l'application et l'interprétation du présent Accord ou sur les amendements y relatifs; ces consultations peuvent être tenues au niveau des autorités aéronautiques commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par écrit, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

#### *Article 17*

#### AMENDEMENTS

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations qui pourront se dérouler au niveau des autorités aéronautiques, soit par voie de discussions orales, soit par correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement. Toute modification ayant fait l'objet d'un accord entre en vigueur après son approbation, conformément aux formalités constitutionnelles des deux Parties contractantes et après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications à l'annexe au présent Accord peuvent être apportées après entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

#### *Article 18*

#### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un arbitre, ou bien le différend peut être, à la demande de l'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal composé des trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué; le troisième arbitre est désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties contractantes peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est ressortissant d'un Etat tiers, fait fonction de président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage se déroulera. Si le Président considère qu'il est un ressortissant d'un Etat qui ne peut être considéré comme neutre en ce qui concerne le différend, le Vice-Président le plus ancien, qui n'est pas disqualifié pour cette raison, procède à la nomination. Le tribunal arbitral prend ses décisions à la majorité des voix.

3. Les dépenses du tribunal sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toutes les décisions rendues en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne se conforme pas à une décision prise conformément au paragraphe 2 du présent article, et aussi longtemps que dure cet état de choses, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise (ou aux entreprises) de transport aérien désignée(s) en défaut.

### *Article 19*

#### ENREGISTREMENT

Le présent Accord et son annexe, ainsi que toutes modifications dont ils feront ultérieurement l'objet, sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

### *Article 20*

#### DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification d'expiration ne soit retirée par accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 21*

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

FAIT à Beijing le 19 juin 1997 en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement  
du Danemark :

CHRISTOPHER BO BRAMSEN

Pour le Gouvernement  
mongol :

DAGVA TSAKHILGAAN

## ANNEXE

1. Les itinéraires qui seront exploités par l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) par le Royaume de Danemark :

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>
Points du Danemark	Oulan-Bator

2. Les itinéraires qui seront exploités par l'entreprise (ou les entreprises) désignée(s) par le Gouvernement mongol :

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>
Points en Mongolie	Copenhague

3. Aucune disposition n'interdit à une entreprise de transport désignée de l'une ou l'autre Partie contractante de desservir des points autres que ceux spécifiés dans la présente Annexe à condition qu'aucun droit commercial n'est exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante. L'exercice de droits commerciaux entre ces autres points et le territoire de l'autre Partie contractante fera l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

---

