

The Agreement was
previously published
as Cameroon No. 1
(1981), Cmnd. 8428

CAMEROON



Treaty Series No. 4 (1984)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland and the Government
of the United Republic of Cameroon
relating to Air Services

Yaoundé, 11 September 1981

[The Agreement entered into force provisionally on 11 September 1981 and
definitively on 1 September 1983]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
January 1984*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

£3·15 net

Cmnd. 9124

**AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM
OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE
GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF CAMEROON
RELATING TO AIR SERVICES**

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the United Republic of Cameroon;

Desiring to foster the development of air transport between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United Republic of Cameroon and to give effect to the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944⁽¹⁾;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context indicates otherwise:

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944, and any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 of the said Convention so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties⁽²⁾;
- (b) the term "aeronautical authorities" means: in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Trade and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions; and in the case of the United Republic of Cameroon, the Ministry responsible for civil aviation or any body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Ministry or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

⁽¹⁾ Treaty Series No. 8 (1953), Cmd. 8742.

⁽²⁾ Treaty Series No. 59 (1962), Cmd. 1826, Treaty Series No. 98 (1975), Cmd. 6117 and Treaty Series No. 27 (1976), Cmd. 6447.

- (f) the term "tariff" means:
- (i) the fare charged by a designated airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled international air services, and any conditions on which such fare depends;
 - (ii) the freight rate charged by a designated airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled international air services, and any conditions on which such freight rate depends;
 - (iii) the price charged by a designated airline to a charterer for the carriage of passengers and their baggage or cargo (excluding mail) on scheduled international air services in space sold to that charterer for resale by him to passengers or consignors of cargo, and any conditions on which such price depends; and
 - (iv) the rate of commission paid by a designated airline to an agent in respect of tickets sold or airway bills completed by that agent for carriage on scheduled international air services, and any conditions on which such rate of commission depends.

ARTICLE 2

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

(2) Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party when it operates an agreed service on a specified route:

- (a) the right to fly without landing across its territory, subject to observance of international obligations and national laws and regulations;
- (b) the right to make stops in such territory for non-traffic purposes;
- (c) the right to make commercial stops in accordance with the provisions of the Route Schedule annexed to this Agreement.

(3) In making commercial stops in the territory of one Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall enjoy the following international traffic rights:

- (a) to take up or put down, passengers, mail or cargo destined for, or coming from, the territory of that other Contracting Party;
- (b) to take up or put down, in accordance with the rights granted and expressly mentioned in the Route Schedule annexed to this Agreement, passengers, mail or cargo destined for, or coming from agreed third countries, it being understood that the rights granted may be exercised in respect of one or more kinds of traffic (passengers, mail or cargo).

(4) Nothing in paragraph (3) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo (including mail) carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation of airlines

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

(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 the airline designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally 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 authorisations 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 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement are in force in respect of those services.

ARTICLE 4

Revocation or suspension of operating authorisations

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation 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 those rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or

- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

ARTICLE 5

Exemption from charges on equipment, fuel, stores etc.

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their 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 similar charges 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 or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

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

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

ARTICLE 6

Unloading of Equipment etc.

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 until such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 7

Aviation Security

The Contracting Parties re-affirm their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation. The Contracting Parties agree to provide maximum aid to each other with a view to preventing the unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against aircraft, airports and air navigation facilities and threats to aviation security. The Contracting Parties shall also have regard to applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation. When incidents or threats of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against aircraft, airports or air navigation facilities occur, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate such incidents rapidly and safely. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

ARTICLE 8

Recognition of Certificates, Licences etc.

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

(2) Subject to the provisions of this Agreement, the laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to, or departure from, its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within that territory, shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

(3) Passengers, crews and consignors of freight shall be required to comply, either in person or through the intermediary of a third person acting in their name or on their behalf, with the laws and regulations governing the admission to, stay in and departure from the territory of either Contracting Party, of passengers, crews or cargo, such as those applying to admission, clearance formalities, immigration, customs and measures arising out of health formalities.

(4) Passengers in transit across the territory of one Contracting Party shall be subject to simplified controls. Baggage and cargo in transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

(5) Where one of the Contracting Parties requires visas for persons entering its territory, members of crews engaged in operating an agreed service under this Agreement shall be exempt from the requirement to produce a passport or to obtain a visa so long as they have an identity document provided for in Annex 9 to the Convention.

ARTICLE 9

Principles governing the operation of the agreed services

(1) The airlines designated by the two Contracting Parties shall be accorded equal treatment so that they may enjoy the same opportunities for operating the agreed services on the specified routes.

(2) On each of the specified routes the agreed services shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor consistent with the requirements of economic operation, of capacity adequate to meet the current and reasonably foreseeable requirements of international air traffic coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

(3) The rights granted to each designated airline in respect of the carriage of passengers and cargo (including mail) between the territory of the other Contracting Party and points on the specified routes in the territories of third States shall be exercised in accordance with the general principle that the capacity offered shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) the requirements of economic operation of long distance services;
- (c) traffic requirement of the area through which the agreed service passes after taking into account local and regional air services.

(4) If an airline designated by one of the Contracting Parties does not use on one or more routes, in whole or in part, the capacity which it is entitled to provide it may come to an understanding with the airline designated by the other Contracting Party with a view to transferring to the latter, for a specified period, the whole or part of the capacity entitlement in question. Any such understanding shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

(6) In the operation of the agreed services on the specified routes full regard shall be had to the principle of prior consultation and co-operation between the designated airlines of the Contracting Parties for the purpose

of drawing up schedules, the provision of services to meet fluctuations in demand and all other matters relevant to the provision of the agreed services on the specified routes. If the designated airlines are unable to agree on any such matters the two aeronautical authorities shall endeavour to reach a solution.

(7) The schedules of the agreed services shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties at least thirty (30) days before the date of commencement of the services. The same rule shall apply to later changes in the schedules.

ARTICLE 10

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage on the agreed services shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, taking into account all relevant factors, the characteristics of each service, and the tariffs charged by other airlines operating over all or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed jointly by the designated airlines of the two Contracting Parties after consultation with other airlines serving all or part of the same route. The designated airlines shall, as far as possible, agree the tariffs on the basis of the tariff co-ordinating procedures established by the International Air Transport Association (IATA).

(3) No tariff shall be approved for carriage on the agreed services unless it has been submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties for approval (in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in sub-paragraph (f) of Article 1 of this Agreement) not less than 45 days prior to the proposed date of its introduction. In special cases this period may be reduced subject to the agreement of the said authorities. A tariff shall be treated as having been submitted for the approval of a Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authorities of that Contracting Party. When the tariffs have been submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties, those aeronautical authorities shall use their best endeavours to give a decision within a reasonable time.

(4) If the designated airlines are unable to agree tariffs in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, or the aeronautical authorities of one Contracting Party express dissatisfaction with a tariff submitted for approval in accordance with paragraph (3) of the Article, consultations for the purpose of determining the tariff by mutual agreement may be requested in accordance with the provisions of Article 14.

(5) So long as one of the Contracting Parties has not approved a proposed tariff, the tariff previously in effect shall remain in force at the request of either Contracting Party.

ARTICLE 11

Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer within a reasonable period of time at the official rate of exchange the excess of revenue over expenditure in its territory from the carriage of passengers, mail and cargo in accordance with the regulations in force in the territory of either Contracting Party.

ARTICLE 12

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, statements of operational statistics relating to the use made of the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the specified routes. Such statements shall include as far as possible all information required to determine the volume, origin and destination of traffic.

ARTICLE 13

Airline Representation

The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

ARTICLE 14

Consultation

Each Contracting Party may, at any time, request consultations between the competent authorities of the two Contracting Parties regarding the interpretation or application of this Agreement, including the Annex. Such consultations shall begin at the latest within thirty (30) days from the date of receipt of the request.

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises regarding the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, at the request of either of them, in the first place endeavour to settle it by direct negotiations.

(2) If they do not settle the matter within sixty (60) days of the receipt of the said request, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be appointed by each Contracting Party, the third (being a national of a third-state) to be appointed by the two already appointed and shall act as chairman. Each of the Contracting Parties shall appoint an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by one Contracting Party from the other of a note through the diplomatic channel 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 appoint an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, either Contracting Party may ask the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation, to make the necessary appointments.

(3) The arbitral tribunal shall, in the absence of a unanimous decision, decide by a majority of votes. Unless the Contracting Parties agree otherwise, the tribunal shall establish its own rules of procedure and place of work. It shall reach its decision within ninety (90) days after it has been established.

(4) The Contracting Parties undertake to comply with any decision of the arbitral tribunal, such decision being for all purposes considered as final.

(5) Pending the resolution of any dispute in accordance with paragraphs (2) and (3) of this Article, no new measure prejudicing or affecting adversely the rights, options and privileges granted or the operation of the agreed services carried out by virtue of this Agreement shall be taken.

(6) If one of the Contracting Parties or the designated airline of either of the Contracting Parties does not comply with a decision rendered in accordance with paragraph (3) of this Article, and for so long as that Contracting Party or that designated airline fails to comply, the other Contracting Party may at its option restrict, suspend or revoke the rights, options and privileges which it has granted under this Agreement to the defaulting Contracting Party or its designated airline.

(7) Each Contracting Party shall meet the cost of the remuneration of the arbitrator appointed by it and half the remuneration of the third arbitrator.

ARTICLE 16

Amendment of the Agreement

(1) If one 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 shall begin within sixty (60) days from the date of receipt of the request. Any amendment of this Agreement shall come into force as soon as the two Contracting Parties have notified each other, by an exchange of diplomatic notes, of the completion of their respective constitutional procedures.

(2) Amendments to the Annex to this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. They shall come into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 17

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 Organisation. 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 Organisation.

ARTICLE 18

Registration

This Agreement and the Annex hereto shall be communicated to the International Civil Aviation Organisation for the purpose of registration.

ARTICLE 19

Entry into Force

This Agreement and its Annex shall be applied provisionally from the date of signature and shall enter into force on the first day of the second month following an exchange of diplomatic notes confirming the completion of the necessary constitutional procedures in both States.⁽³⁾ This exchange shall take place at London as soon as possible.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate, at Yaoundé this 11th day of September 1981 in the English and French languages, both texts being equally authoritative.

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

RICHARD LUCE

For the Government of the United Republic of Cameroon:

ALBERT NGOME KOME

⁽³⁾ The Agreement entered into force on 1 September 1983.

ANNEX: ROUTE SCHEDULE

Section One

Route to be operated by the designated airline of the United Kingdom.

<i>Departure Points</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point in Cameroon</i>	<i>Beyond Points</i>
Points in the United Kingdom	Algiers	Douala	Libreville
	Abidjan		Brazzaville
	Accra		
	Cotonou		Luanda
	A point in Nigeria		Kinshasa
			Lusaka
	A point to be specified by the United Kingdom		A point in Africa to be specified by the United Kingdom

Notes

1. The route specified in this route schedule may be operated in either direction.

2. In operating the agreed services on the specified route the designated airline of the United Kingdom may omit calling at any of the above mentioned points provided that the services begin or end in the United Kingdom. The intermediate and beyond points listed above shall be served by the designated airline of the United Kingdom without traffic rights to and from Douala, except as may from time to time be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

3. Where a point in the route schedule is to be specified, the aeronautical authorities of the United Kingdom, when intending to specify such a point, shall first consult the aeronautical authorities of the United Republic of Cameroon.

Section Two

Route to be operated by the designated airline of the United Republic of Cameroon.

<i>Departure Points</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point in the United Kingdom</i>	<i>Beyond Points</i>
Points in the United Republic of Cameroon	Rome	London	New York
	Geneva		Montreal
	Frankfurt		Copenhagen
	Paris		Amsterdam
	Niamey or Cotonou		Brussels
	A point in Nigeria		A point to be specified by the United Republic of Cameroon

Notes

1. The route specified in this route schedule may be operated in either direction.
2. In operating the agreed services on the specified route the designated airline of the United Republic of Cameroon may omit calling at any of the above mentioned points provided that the services begin or end in the United Republic of Cameroon. The intermediate or beyond points listed above shall be served without traffic rights to or from London except as provided in Note 3 below. In addition to the provisions set out in Note 3 other provisions may from time to time be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
3. The designated airline of the United Republic of Cameroon may take up and set down at London traffic destined for or coming from Geneva and either Niamey or Cotonou. Such rights may not be exercised in respect of both Niamey and Cotonou in the same operating season.
4. Where a point in the route schedule is to be specified, the aeronautical authorities of the United Republic of Cameroon, when intending to specify such a point, shall first consult the aeronautical authorities of the United Kingdom.

**ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE UNIE
DU CAMEROUN ET
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE
BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD
RELATIF AUX TRANSPORTS AERIENS**

Le Gouvernement de la République Unie du Cameroun et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande Bretagne et D'Irlande du Nord :

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre la République Unie du Cameroun et le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord et d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1

Définitions

Pour l'application du présent accord et de son Annexe, et à moins que le texte ne l'indique autrement :

- (a) le terme " la Convention " signifie 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 cette Convention et tout amendement aux Annexes ou à la Convention en vertu des Articles 90 et 94 de ladite Convention dans la mesure où ces Annexes et amendements ont pris effet ou ont été ratifiés par les deux Parties Contractantes;
- (b) le terme " autorités aéronautiques " signifie, en ce qui concerne le Royaume-Uni, le Secrétaire d'Etat chargé du Commerce et toute personne ou tout organisme qui serait autorisé à exercer les fonctions actuellement exercées par ses soins ou des fonctions similaires; et en ce qui concerne la République Unie du Cameroun, le Ministère chargé de l'Aviation Civile ou tout organisme qui serait autorisé à exercer les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère ou des fonctions similaires;
- (c) le terme " entreprise de transport aérien désignée " signifie une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord;
- (d) le terme " territoire " en ce qui concerne un Etat a la signification que lui donne l'Article 2 de la Convention;
- (e) les termes " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont les significations qui leur sont respectivement assignées par l'Article 96 de la Convention;

(f) le terme "tarif" signifie :

- (i) les prix pratiqués par l'entreprise de transport aérien désignée pour le transport de passagers et de leurs bagages sur les services aériens internationaux réguliers ainsi que toutes les conditions prévues pour l'application de ces prix;
- (ii) les prix pratiqués par l'entreprise de transport aérien désignée pour le transport de fret (à l'exclusion du courrier) sur les services aériens internationaux réguliers, ainsi que toutes les conditions prévues par l'application de ces prix;
- (iii) les prix pratiqués par l'entreprise de transport aérien désignée à l'affréteur en matière de transport des passagers et leurs bagages ou du fret (à l'exception du courrier) aux places vendues sur les services aériens internationaux à cet affréteur aux fins de leur revente par ce dernier aux passagers et aux consignateurs de fret et aussi toutes conditions prévues pour l'application de ces prix; et
- (iv) le taux de commission payé à un agent par l'entreprise de transport aérien désignée sur la vente des billets d'avion ou sur le montant des lettres de transport aérien émises par cet agent pour le transport sur les services aériens internationaux réguliers ainsi que toutes les conditions prévues pour l'application de ce taux.

ARTICLE 2

Octroi des Droits

(1) Chaque Partie Contractante octroie à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de l'établissement des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à la partie appropriée au Tableau des Routes annexé au présent Accord. Ces services et routes sont ci-après dénommés respectivement "les services agréés" et "les routes spécifiées".

(2) Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante lorsqu'elle exploite un service convenu sur la route indiquée :

- (a) le droit de survoler sans y atterrir son territoire sous réserve du respect des engagements internationaux et des lois et règlements nationaux;
- (b) le droit de faire sur ledit territoire des escales non commerciales;
- (c) le droit de faire des escales commerciales conformément aux dispositions du Tableau des Routes annexé au présent Accord.

(3) Lorsqu'elle fait des escales commerciales sur le territoire d'une Partie Contractante, l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante jouit, en trafic international, des droits suivants :

- (a) embarquer et débarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante :

(b) embarquer et débarquer, conformément aux droits concédés et expressément mentionnés au Tableau des Routes annexé au présent Accord des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance des pays tiers convenus, étant entendu que les droits concédés peuvent porter sur une ou plusieurs composantes du trafic (passagers, courrier ou marchandises).

(4) Aucune disposition du paragraphe (3) du présent Article ne peut être considérée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie Contractante le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers, des marchandises et du courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, et destinés à un autre point situé sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 3

Désignation des Entreprises de Transport Aérien

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

(2) Dès réception de cette désignation l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent Article, accorder sans délai à l'entreprise de transport aérien désignée les autorisations d'exploitation appropriées.

(3) Les Autorités Aéronautiques d'une Partie Contractante pourront demander à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements d'application courante et habituelle à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

(4) Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe (2) du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires pour l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, les droits spécifiés à l'Article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien appartiennent à la Partie Contractante qui l'a désignée ou à ses ressortissants.

(5) Lorsqu'une entreprise de transport aérien aura ainsi été désignée et autorisée, elle pourra commencer l'exploitation des services agréés à tout moment, sous réserve que des tarifs établis conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soient en vigueur en ce qui concerne ces services.

ARTICLE 4

Révocation ou Suspension des Autorisations d'Exploitation

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise de transport

aérien désignée par l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'Article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

- (a) Lorsqu'elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante ayant désigné l'entreprise, ou aux ressortissants de celle-ci;
- (b) lorsque cette entreprise de transport aérien ne se conformera pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits;
- (c) lorsque cette entreprise de transport aérien n'exploitera pas dans les conditions prescrites par le présent Accord.

(2) A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiates des conditions prévues au paragraphe (1) du présent Article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 5

Exonération des Charges sur les Equipements, Carburants et Provisions de Bord etc

(1) Les aéronefs utilisés en services internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante, ainsi que les équipements normaux, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) se trouvant à bord seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres charges similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur utilisation sur la partie du trajet effectué au-dessus de ce territoire.

(2) Seront également exonérés de ces mêmes droits, frais et redevances, à l'exception des redevances correspondant au service rendu :

- (a) les équipements et les provisions pris à bord dans le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante, et destinés à la consommation à bord des aéronefs sortant du territoire et assurant un service aérien international de l'autre Partie Contractante;
- (b) les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante;
- (c) les carburants et les lubrifiants fournis, sur le territoire d'une Partie Contractante, à l'aéronef appartenant à l'entreprise de transport aérien désigné de l'autre Partie Contractante, sortant du territoire et assurant un service aérien international, même si ces carburants et lubrifiants seront utilisés pendant la section du vol effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante dans lequel ces produits ont été pris à bord.

Il peut être exigé que les fournitures énumérées aux alinéas (a), (b) et (c) ci-dessus soient gardées sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

ARTICLE 6

Déchargement d'Equipements etc

Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériaux et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou que d'autres dispositions soient prises en accord avec les règlements douaniers.

ARTICLE 7

Sécurité de l'Aviation

Les Parties Contractantes réaffirment leur vive préoccupation devant les actes ou menaces dirigés contre la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile, les Parties Contractantes acceptent de s'accorder l'entraide la plus large possible dans le but de prévenir la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes illicites contre des aéronefs, les aéroports, des installations ou services de navigation aérienne, et les menaces dirigées contre la sécurité de l'aviation. Les Parties Contractantes tiendront compte également des mesures de sécurité applicables établies par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile. Lorsque des actes ou menaces de la capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites contre des aéronefs, des aéroports, des installations ou services de navigation aérienne seront perpétrés, les Parties Contractantes s'entraideront en facilitant les échanges d'informations destinés à mettre fin rapidement et sûrement à de tels incidents. Chaque Partie Contractante accueillira avec bienveillance toute requête émanant de l'autre Partie et concernant des mesures de sécurité spéciale pour la protection de ses aéronefs ou des passagers face à une menace précise.

ARTICLE 8

Reconnaissance des Certificats, Licences

(1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie Contractante aux fins de l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

(2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation des dits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante.

(3) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises sont tenus de se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes et aux mesures découlant des règlements sanitaires.

(4) Les passagers en transit à travers le territoire d'une des Parties Contractantes sont soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit sont exonérés de droits de douanes et autres taxes similaires.

(5) En cas d'obligation de visa pour l'admission d'étrangers dans le territoire d'une des Parties Contractantes, les membres d'équipages participant à l'exploitation d'un service convenu au présent Accord sont exempts de l'obligation du passeport et du visa pour autant qu'ils soient en possession du document d'identité prévu à l'annex 9 à la Convention.

ARTICLE 9

Les Principes Régissant l'Exploitation des Services Agréés

Les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties Contractantes doivent être assurées d'un traitement égal afin de bénéficier des mêmes possibilités pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

(2) Sur chacune des routes spécifiées, les services agréés ont pour objectif primordial la mise en oeuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable et adapté aux exigences d'une exploitation économique, d'une capacité apte à répondre aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

(3) Les droits accordés à chaque entreprise de transport aérien désignée relatifs au transport de passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de l'autre Partie Contractante et des points situés sur les routes spécifiées sur le territoire d'Etats tiers sont exercés en respectant le principe général selon lequel la capacité de transport offerte doit être adaptée :

- (a) à la demande de transport à destination ou en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- (b) aux exigences d'une exploitation économique de long courrier;
- (c) à la demande de transport existant dans la région traversée par le service agréé, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

(4) Au cas où l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes, soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qu'elle pourrait offrir compte tenu de ses droits, elle pourra s'entendre avec l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause. Tout accord de cet ordre sera soumis pour agrément aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(5) Dans l'exercice de ses services agréés, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante prendra en considération des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante afin de ne pas affecter indûment les services aériens que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

(6) Au cours de l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées, il sera tenu le plus grand compte du principe de la consultation préalable et de la coopération entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes en vue de l'établissement des horaires, la fourniture des services pour faire face aux fluctuations de la demande, ainsi que sur toute autre question ayant trait à la fourniture des services agréés sur les routes spécifiées. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent pas se mettre d'accord sur une question de cet ordre, les deux Autorités Aéronautiques s'efforceront de parvenir à une solution.

(7) Les horaires des services agréés sont soumis pour agrément aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes trente (30) jours au plus tard avant le début de l'exploitation de ces services. La même règle s'applique à des changements d'horaires ultérieurs.

ARTICLE 10

Tarifs

(1) Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes pour le transport sur les services agréés seront ceux qu'approuvent les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes et seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs déterminants, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route.

(2) Les tarifs visés au paragraphe (1) du présent Article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises de transport aérien désignées devront, autant que possible, fixer les tarifs en recourant aux procédures de coordination des tarifs établis par l'Association du Transport Aérien International (IATA).

(3) Aucun tarif ne sera approuvé pour le transport sur les services agréés, s'il n'a pas été soumis aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes en vue de leur approbation, sous la forme requise par ces Autorités Aéronautiques, pour faire connaître les renseignements stipulés à l'alinéa (f) de l'article 1 du présent Accord 45 jours au moins avant la date prévue pour l'entrée en application. Dans les cas spéciaux, ce délai pourrait être réduit sous réserve de l'accord desdites Autorités. Un tarif est reconnu soumis à l'approbation de la Partie Contractante le jour où il est reçu par les Autorités Aéronautiques de la Partie Contractante. Quand ces tarifs auront été soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes, ces Autorités Aéronautiques s'efforceront de se prononcer dans un délai raisonnable.

(4) Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent pas fixer des tarifs conformément aux dispositions du paragraphe (2) du présent Article ou si les Autorités Aéronautiques d'une Partie Contractante expriment leur désaccord à l'égard du tarif soumis à leur approbation conformément aux dispositions du paragraphe (3) du présent Article, des consultations afin de fixer les tarifs d'un commun accord pourront être demandées conformément aux dispositions de l'article 14.

(5) Tant qu'un tarif proposé ne sera pas approuvé par l'une des Parties Contractantes, le tarif antérieurement appliqué restera en vigueur à la demande de l'une ou de l'autre des Parties Contractantes.

ARTICLE 11

Transfert des Recettes

Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer dans les délais raisonnables au taux de change officiel les excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire au titre du transport de passagers, du courrier et de la marchandise conformément aux règlements en vigueur dans le territoire de chaque Partie Contractante.

ARTICLE 12

Fourniture de Renseignements

Les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes devront fournir aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante, sur leur demande, les données statistiques d'exploitation concernant l'utilisation de la capacité de transport offerte par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie Contractante sur les routes spécifiées. Ces données comprendront, dans la mesure du possible, les renseignements nécessaires à la détermination du volume, de l'origine et de la destination du trafic.

ARTICLE 13

Représentation des Entreprises de Transport Aérien

L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante aura le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie Contractante, relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi sur son territoire, d'introduire et de maintenir dans le territoire de l'autre Partie Contractante, ses cadres, son personnel technique et d'exploitation et autres spécialistes nécessaires au bon fonctionnement des services aériens agréés.

ARTICLE 14

Consultation

Chaque Partie Contractante peut à tout moment, demander une consultation entre les Autorités compétentes des deux Parties Contractantes pour l'interprétation ou l'application du présent Accord, y compris l'annex. Cette consultation commencera au plus tard dans les trente (30) jours à compter du jour de réception de la demande.

ARTICLE 15

Règlement des Différends

(1) En cas de différend sur l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties Contractantes, sur la demande de l'une ou l'autre, s'efforcent tout d'abord de la résoudre par des négociations directes.

(2) Si celles-ci n'aboutissent pas dans une période de soixante (60) jours à dater de la réception de la demande susmentionnée, le différend est, à la demande de l'une des parties, soumis aux fins de décision à un tribunal composé de trois arbitres, chaque partie désignant un arbitre et les deux arbitres ainsi désignés désignant un troisième arbitre, ressortissant d'un pays tiers comme président. Chaque Partie Contractante désigne un arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la réception par l'une des Parties Contractantes de la note envoyée par l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend et le troisième arbitre sera désigné dans les soixante (60) jours suivants. Si l'une des Parties Contractantes néglige de désigner un arbitre dans la période spécifiée, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans la période spécifiée, chaque Partie Contractante peut demander au Président de Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires.

(3) Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'unanimité, à la majorité des voix. Ce tribunal, pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège. Il doit décider dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui suivent sa constitution.

(4) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

(5) En attendant le règlement de tout différend suivant les dispositions des paragraphes (2) et (3) du présent Article, aucun nouveau préjudice ou atteinte ne sera porté aux droits, facultés ou privilèges donnés, ni à l'exploitation des services agréés effectuée en vertu du présent Accord.

(6) Au cas où l'une des Parties Contractantes ou l'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre Partie Contractante ne se conforme pas à une décision rendue conformément au paragraphe (3) du présent Article et aussi longtemps que cette Partie Contractante ou cette entreprise de transport aérien désignée néglige de s'y conformer, l'autre Partie Contractante peut restreindre, suspendre ou révoquer à l'encontre de la Partie Contractante défaillante ou de l'entreprise de transport aérien désignée par elle les droits, facultés et privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord.

(7) Chaque Partie Contractante supporte la rémunération de l'activité de l'arbitre désigné par elle et la moitié de la rémunération du troisième arbitre.

ARTICLE 16

Modification de l'Accord

(1) Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation doit commencer

dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception de cette demande. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié par un échange de notes diplomatiques l'accomplissement des procédures constitutionnelles respectives.

(2) Des modifications à l'annexe au présent Accord peuvent être convenues directement entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes. Elles entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

ARTICLE 17

Dénouciatiou de l'Accord

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera faite en même temps à l'organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, sauf si ladite notification est retirée par accord mutuel avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 18

Enregistrement

Le présent Accord et son Annexe seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour y être enregistrés.

ARTICLE 19

Entrée en Vigueur

Le présent Accord et son Annexeé seront appliqués provisoirement à partir de la date de sa signature et entreront en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant l'échange des notes diplomatiques constatant l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises dans chacun des deux Etats.

Cet échange aura lieu à Londres aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Yaoundé le 11 septembre 1981 en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République Unie du Cameroun :

ALBERT NGOME KOME

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

RICHARD LUCE

ANNEXE: TABLEAU DES ROUTES

Section Un

Route à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée du Royaume-Uni.

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point au Cameroun</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Royaume-Uni	Alger Abidjan Accra Cotonou un Point au Nigéria un point à spécifier par le Royaume-Uni	Douala	Libreville Brazzaville Luanda Kinshasa Lusaka un point en Afrique à spécifier par le Royaume-Uni

Notes

1. La route spécifiée dans le présent Tableau des Routes peut être exploitée dans les deux sens.

2. En exploitant les services agréés sur la route spécifiée, l'entreprise de transport aérien désignée par le Royaume-Uni peut omettre de toucher l'un quelconque des points ci-dessus pourvu que l'origine ou la fin des services se situent au Royaume-Uni. Les points intermédiaires et au-delà énumérés ci-dessus seront desservis sans droits de trafic de vers Douala par l'entreprise de transport aérien désignée du Royaume-Uni, sauf dispositions contraires qui pourraient être convenues de temps en temps entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

3. Dans le cas où un point figurant au Tableau des Routes reste à spécifier, les autorités aéronautiques du Royaume-Uni, lorsqu'elles auront l'intention de spécifier un tel point, consulteront au préalable les autorités aéronautiques de la République Unie du Cameroun.

Section deux

Route à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de la République Unie du Cameroun.

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point au Royaume-Uni</i>	<i>Point au-delà</i>
Points en République Unie du Cameroun	Rome Genève Francfort Paris Niamey ou Cotonou un point au Nigéria un point à spécifier par la République Unie du Cameroun	Londres	New York Montreal Copenhague Amsterdam Bruxelles un point à spécifier par la République Unie du Cameroun

Notes :

1. La route spécifiée dans le présent Tableau des Routes peut être exploitée dans les deux sens.

2. En exploitant les services agréés sur la route spécifiée l'entreprise de transport aérien désignée par la République Unie du Cameroun peut omettre de toucher l'un quelconque des points ci-dessus pourvu que l'origine ou la fin des services se situent en République Unie du Cameroun. Les points intermédiaires ou au-delà seront desservis sans droits de trafic de vers Londres, sauf selon les dispositions de la Note 3 ci-dessous. En dehors des dispositions stipulées par la note 3 d'autres dispositions pourraient être convenues de temps en temps entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

3. L'entreprise de transport aérien désignée de la République Unie du Cameroun pourra embarquer et débarquer à Londres du trafic à destination ou en provenance de Genève et Niamey ou Cotonou. Ces droits ne pourront être exercés en ce qui concerne Niamey et Cotonou qu'à un seul de ces deux points au cours d'une même saison d'exploitation.

4. Dans le cas où un point figurant au Tableau des Routes reste à spécifier, les autorités aéronautiques de la République Unie du Cameroun, lorsqu'elles auront l'intention de spécifier un tel point, consulteront au préalable les autorités aéronautiques du Royaume-Uni.

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

Government Bookshops

49 High Holborn, London WC1V 6HB
13a Castle Street, Edinburgh EH2 3AR
Brazenose Street, Manchester M60 8AS
Southey House, Wine Street, Bristol BS1 2BQ
258 Broad Street, Birmingham B1 2HE
80 Chichester Street, Belfast BT1 4JY

*Government publications are also available
through booksellers*

ISBN 0 10 191240 4