

**No. 26643**

---

**AUSTRALIA  
and  
CHINA**

**Agreement on fisheries (with annexes). Signed at Canberra  
on 17 November 1988**

*Authentic texts: English and Chinese.*

*Registered by Australia on 8 June 1989.*

---

**AUSTRALIE  
et  
CHINE**

**Accord relatif à la pêche (avec annexes). Signé à Canherra le  
17 novembre 1988**

*Textes authentiques : anglais et chinois.*

*Enregistré par l'Australie le 8 juin 1989.*

## AGREEMENT<sup>1</sup> ON FISHERIES BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

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

For the purpose of promoting co-operation in the field of fisheries and in this way further to develop friendly relations between Australia and the People's Republic of China,

Have agreed as follows:

### *Article I*

In this Agreement:

(a) "Fishing vessel of the People's Republic of China" means a vessel registered in the People's Republic of China and operated for commercial purposes by and for nationals or corporations of the People's Republic of China and used or equipped to be used for fishing, performing any activity relating to fishing, including transportation or processing, or supporting one or more vessels at sea in the performance of any such activity;

(2) "Australian fishing zone" means the zone extending 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea of Australia is measured and within which the Australian Government exercises, in accordance with international law, sovereign rights for the purposes of exploring and exploiting, conserving and managing the living resources; and

(3) "Authorised area" means that part of the Australian fishing zone described in Annex 1 to this Agreement.

### *Article II*

Subject to payment to the Government of Australia of a fee for all the fishing vessels of the People's Republic of China to be licensed of 336,000 Australian dollars, the Government of Australia shall, in accordance with the terms of this Agreement, issue licences for 12 fishing vessels and two carrier vessels (hereinafter referred to as the "licensed vessels") for the period of validity of this Agreement. The procedure for applying for licences is described in Annex 2 to this Agreement.

### *Article III*

The Government of Australia shall, by the licences issued for the licensed vessels, permit those vessels to take all species of demersal fin-fish, squid and elasmobranchs and pelagic species of fin-fish taken incidentally by means of the pair trawl method of fishing and to process and carry the catch as taken. Catches of crustaceans including carid prawns and scampi, shall not be permitted.

### *Article IV*

The Government of Australia shall permit the licensed vessels to take a quantity of fish which shall not exceed 4,800 tonnes whole weight, 3,000 tonnes from the North West Shelf and 1,800 tonnes from the Timor Sea.

<sup>1</sup> Came into force on 1 March 1989, in accordance with article XV.

*Article V*

The Government of Australia, subject to the relevant laws and regulations of Australia, shall permit the licensed vessels to enter the ports of Darwin, Fremantle, Port Hedland and Broome. The Government of Australia may, by written notice through diplomatic channels, permit licensed vessels to enter additional ports in Australia.

*Article VI*

The Government of the People's Republic of China shall take the necessary measures to ensure:

- (1) That fishing vessels of the People's Republic of China are not used for fishing within the Australian fishing zone, and do not enter an Australian port, unless licensed under this Agreement or otherwise permitted by Australian law;
- (2) That fishing vessels of the People's Republic of China comply with Australian laws applicable to foreign fishing vessels in the Australian fishing zone, the terms and conditions of Australian licences and the provisions of this Agreement; and
- (3) That persons on board licensed vessels within the Australian fishing zone allow and assist boarding and comply with the instructions of Australian officials duly authorised under Australian law for the purposes of inspection, reporting of positions and enforcement. The normal procedures for inspections, reporting of position and enforcement are described in Annex 3.

*Article VII*

The authorised representative or agent of the licensed vessels of the People's Republic of China may offer for sale to Australian commercial interests such quantity of fish of such species and under such conditions as may be determined from time to time by the Australian Department of Primary Industries and Energy.

*Article VIII*

The Government of the People's Republic of China shall co-operate with the Government of Australia in the conduct of marine scientific research for the purposes of the effective conservation and optimum utilisation of the marine living resources within the Australian fishing zone.

*Article IX*

In the event of seizure or arrest by appropriate Australian authorities of fishing vessels of the People's Republic of China or their crews, the Government of Australia shall promptly inform the Government of the People's Republic of China of the action taken through diplomatic channels.

*Article X*

Any such fishing vessels or crews which are seized or arrested shall, on compliance with the requirements of Australian laws relating to bond or other security, be promptly released.

### *Article XI*

The Government of the People's Republic of China shall make available to the Government of Australia such statistical and biological information as may be requested by the Government of Australia for the purposes of managing and conserving the marine living resources within the Australian fishing zone.

### *Article XII*

The Government of the People's Republic of China shall take all necessary measures to facilitate prompt and adequate settlement of any claim for loss or damage incurred by the Government of Australia or Australian citizens for which fishing vessels of the People's Republic of China are responsible while within the Australian fishing zone for the purpose of fishing operations.

### *Article XIII*

If a dispute arises between the Government of Australia and the Government of the People's Republic of China as to the interpretation or application of any of the provisions of the Agreement, the two Governments shall settle it by mutual consultation. Such consultation shall begin within sixty days after one Government receives a written request for the opening of negotiations from the other.

### *Article XIV*

Nothing in this Agreement shall be deemed to affect other international agreements to which Australia and the People's Republic of China are parties or to prejudice the position of the Government of either country in regard to the United Nations Convention on the Law of the Sea,<sup>1</sup> signed by both countries on the tenth day of December, One thousand nine hundred and eighty two.

### *Article XV*

This Agreement shall enter into force on 1 March 1989 and shall remain in force for a period of one year. Both Governments shall consult in Canberra not later than three months before the expiry of this Agreement for the purposes of:

- (1) Reviewing the operations of the vessels under this Agreement including any problems identified by either Government; and
- (2) Discussing the terms and conditions under which any future agreement may be concluded.

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

Done at Canberra this 17th day of November 1988 in the English and Chinese languages, both texts being equally authentic.

For the Government  
of Australia:

[Signed — Signé]<sup>2</sup>

For the Government  
of the People's Republic of China:

[Signed — Signé]<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Not entered into force at the date of registration of the Agreement published herein. For the text of the Convention as adopted by the Conference, see Documents of the United Nations Conference on the Law of the Sea, A/CONF.62/122 and Corr.1 to 11, or United Nations publication, Sales No. E.83.V.5.

<sup>2</sup> Signed by John Kerin — Signé par John Kerin.

<sup>3</sup> Signed by Qian Qichen — Signé par Qian Qichen.

## ANNEX 1

## AUTHORISED AREA

The part of the Australian fishing zone to the north of Australia, with the exception of waters bounded by a line every point of which is 12 international nautical miles seaward of the baseline from which the breadth of the territorial sea of islands is measured, within the area bounded by a line

- (1) Commencing at the point of intersection of the 200 metre isobath by the meridian of Longitude 117°30' East;
- (2) Running thence south along that meridian to its intersection by the parallel of Latitude 20°00' South;
- (3) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 19°45' South, Longitude 118°00' East;
- (4) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 19°40' South, Longitude 118°26' East;
- (5) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 19°22' South, Longitude 118°53' East;
- (6) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 19°19' South, Longitude 120°00' East;
- (7) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 19°04' South, Longitude 120°44' East;
- (8) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 18°23' South, Longitude 121°04' East;
- (9) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 17°53' South, Longitude 121°30' East;
- (10) Thence north along the meridian of Longitude 121°30' East to its intersection by the parallel of Latitude 17°10' South;
- (11) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 16°44' South, Longitude 121°46' East;
- (12) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 16°00' South, Longitude 122°26' East;
- (13) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 15°36' South, Longitude 122°51' East;
- (14) Thence north along the meridian of Longitude 122°51' East to its intersection by the parallel of Latitude 15°10' South;
- (15) Thence east along that parallel to its intersection by the meridian of Longitude 123°29' East;
- (16) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 14°49' South, Longitude 123°45' East;
- (17) Thence south along the meridian of Longitude 123°45' East to its intersection by the parallel of Latitude 15°28' South;
- (18) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 14°53' South, Longitude 124°08' East;
- (19) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 14°12' South, Longitude 124°50' East;
- (20) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 13°28' South, Longitude 125°43' East;

- (21) Thence east along the parallel of Latitude 13°28' South to its intersection by the meridian of Longitude 127°00' East;
- (22) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 13°21' South, Longitude 129°40' East;
- (23) Thence north along the meridian of Longitude 129°40' East to its intersection by the parallel of Latitude 12°30' South;
- (24) Thence west along that parallel to its intersection by the meridian of Longitude 127°30' East;
- (25) Thence north along that meridian to its intersection by the outer limit of the Australian fishing zone;
- (26) Thence generally westerly along that outer limit to its intersection by the meridian of Longitude 124°00' East;
- (27) Thence south along that meridian to its intersection by the 200 metre isobath;
- (28) Thence generally south-westerly along that isobath to the point of commencement.

## ANNEX 2

### PROCEDURE FOR LICENCE APPLICATIONS

Unless the Government of Australia has advised the Government of the People's Republic of China otherwise, the procedure for applying for and issuing licences under Article II of this Agreement shall be as follows:

(a) The competent authorities of the People's Republic of China shall notify the competent Australian Department, currently the Department of Primary Industries and Energy, Canberra (called in this Annex "the Department") of the appropriate organisation (called in this Annex "the Organisation") representing the fishing vessel or vessels to be licensed.

(b) The Department shall provide the Organisation with Australian licence application forms for distribution to the operators of the vessels.

(c) The Organisation shall deliver to the Department completed Australian licence application forms for each vessel and its crew.

(d) At the time of applying for licences, the Organisation shall submit a fishing plan for each vessel to the Department specifying, where appropriate, the calendar months in which that vessel expects to operate in the authorised area.

(e) Upon the granting of a licence the Department shall notify the Organisation within a reasonable time of the names of the vessels in respect of which licences have been granted and the serial number of each such licence.

(f) The Department shall make arrangements to deliver the licences to the masters of the vessels during or after their pre-fishing inspection.

(g) Fees shall be paid in advance of the issue of licences in one amount to the Department in freely disposable Australian currency free of exchange and service charges.

## ANNEX 3

## PROCEDURES FOR INSPECTION, REPORTING OF POSITION AND ENFORCEMENT

(1) *Inspections.* Licensed vessels, before beginning to fish in the authorised zone, shall call at a port permitted under Article V of this Agreement and shall there comply with the requirements of Australian authorities relating to pre-fishing inspections, delivery of the licence and associated documentation including a fishing log-book and briefing of the master and radio operator.

(2) Licensed vessels shall make subsequent port calls at any time or times requested by the Australian authorities for the purposes of this Agreement including inspections of vessels and briefing of new members of the crew.

(3) At the end of each fishing campaign, a licensed vessel may seek Australian approval to leave the Australian fishing zone without inspection. In this case, the vessel shall be deemed to be full and the catches for the purposes of Article IV shall be calculated by the Australian authorities based on Australian estimates of hold capacity made at the time of the pre-fishing inspection. Alternatively, a licensed vessel may call at a port permitted under Article V and shall there comply with the requirements of Australian authorities relating to post-fishing inspections and the delivery of log-books. In this case, the catch for the purposes of Article IV shall be calculated by the Australian authorities based on the post-fishing inspections, estimates of hold capacity and the log-books.

(4) *Reporting.* Licensed vessels shall make radio reports in accordance with the document entitled "Notes for the Guidance of Masters and Radio Operators on Licensed Foreign Fishing Vessels" as revised from time to time. In particular, each vessel shall report to the Australian Federal Sea Safety and Surveillance Centre

- (a) The time, date and position at which it is intended the vessel will enter an Australian port or will enter or depart the authorised area at the beginning or end of each fishing campaign;
- (b) The sailing plan of the vessel in the Australian fishing zone outside the authorised area;
- (c) On every day, at the time specified in the Australian licence granted in respect of the vessel, the position of the vessel in the Australian fishing zone; and
- (d) On every sixth day, the catch details according to the conditions of the licence.

(5) *Log Books.* Licensed vessels shall maintain in the log books provided to them at the pre-fishing inspection a daily record of the information requested by the Australian authorities. Each vessel shall deliver its log-book to the Australian authorities whenever the vessel enters an Australian port, is inspected at sea by an Australian fisheries officer or undergoes a post-fishing inspection. If the vessel leaves the Australian fishing zone without a post-fishing inspection the log-book shall be sent to the Australian Authorities by registered air mail from the vessel's first port of call.

(6) *Observers.* The Australian authorities may, in accordance with relevant Australian laws and regulations, require licensed vessels to carry Australian observers and to provide information to such observers. The costs of such observers shall be met by the competent authorities of the People's Republic of China.

(7) The Australian authorities shall give a minimum of two days' notice of their intention to conduct an observer program in a specified area and of the detailed requirements to be met by licensed vessels.

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

## 澳大利亚联邦政府和 中华人民共和国政府渔业协定

澳大利亚政府和中华人民共和国政府，为了促进双方在渔业领域的合作，进一步发展澳大利亚和中华人民共和国两国之间的友好关系，达成协议如下：

### 第 一 条

本协定中：

（一）“中华人民共和国捕捞渔船”是指在中华人民共和国注册，由或为中华人民共和国国民或公司进行商业经营、用作或装备为捕捞和从事与捕捞有关的活动的船只，包括运输、加工的船只，或作为海上作业的船只的补给船的船只；

（二）“澳大利亚捕鱼区”是指从澳大利亚领海基线量起向外延伸 200 海里的区域。在此区域内，根据国际法，澳大利亚政府行使勘探、开发、保护和管理生物资源的主权权利；

（三）“批准捕鱼区”是指本协定附件一所述的那一部分澳大利亚捕鱼区。

### 第 二 条

所有获许可的中华人民共和国捕捞渔船应向澳大利亚政府共支付三十三万六千澳元的费用。澳大利亚政府应按本协定条



款规定，在协定有效期内，向十二艘中国捕捞渔船和二艘运输船颁发许可证（以下简称“许可船只”）申请许可证的手续见本协定附件二。

### 第 三 条

澳大利亚政府应根据其颁发给“许可船只”的许可证，允许这些船只以拖网渔法捕捞所有品种的底层鱼类，偶然地兼捕鱿鱼、板鳃类和中上层鱼类，并允许其加工和运载所捕渔获，但不允许捕捞甲壳类，包括亲虾。

### 第 四 条

澳大利亚政府应准许“许可船只”捕捞总量不超过四千八百吨的鱼产品，其中西北海域三千吨，帝汶海域一千八百吨。

### 第 五 条

澳大利亚政府应根据澳大利亚有关法律和规定，允许“许可船只”进入达尔文，佛里曼特尔、黑德兰和布鲁姆港。澳大利亚政府可通过外交途径，以书面形式通知允许“许可船只”进入上述规定以外的其它澳大利亚港口。

### 第 六 条

中华人民共和国政府应采取必要措施保证：

（一）除了根据本协定已取得捕捞许可证或澳大利亚法律允许以外，中华人民共和国的捕捞渔船将不在澳大利亚捕鱼区内捕鱼和进入澳大利亚港口。

(二) 中华人民共和国捕捞渔船应遵守澳大利亚对在其捕鱼区内外国捕捞渔船所规定的法律，澳大利亚许可证条款以及本协定的各项规定。

(三) 在澳大利亚捕鱼区作业的“许可船只”上的船员应允许和协助根据澳大利亚法律正式授权的澳大利亚官员上船，并执行他们关于检查、报告渔船方位和执法的指示。有关检查、报告船位和执法的正常程序详见附件三。

## 第七 条

根据澳大利亚初级产业和能源部随时确定的数量、品种及其条件，中华人民共和国“许可船只”的授权代表或代理可将鱼货出售给澳大利亚商业界。

## 第八 条

为有效地保护和最佳地利用澳大利亚捕鱼区内的海洋生物资源，中华人民共和国政府将和澳大利亚政府在海洋科学研究方面进行合作。

## 第九 条

在发生中华人民共和国的捕捞渔船或其船员被澳大利亚有关当局扣押或逮捕事件时，澳大利亚政府应将有关情况尽快通过外交途径通知中华人民共和国政府。

## 第十 条

被逮捕或扣押的渔船或船员，应在履行澳大利亚法律关于保证人(金)或其它担保方式的条件下，尽快释放。

## 第十一 条

中华人民共和国政府应使澳大利亚政府得到以管理和保护澳大利亚捕鱼区内的海洋生物资源为目的而可能索要的统计和生物学资料。

## 第十二 条

对澳大利亚政府或澳大利亚公民提出的由于中华人民共和国渔船在澳大利亚捕鱼区作业所造成的损失或损害的索赔，中华人民共和国政府应采取一切必要措施协助其得到及时、足够的解决。

## 第十三 条

如果澳大利亚政府和中华人民共和国政府就协定条款的适用及解释发生分歧，两国政府应协商解决。这种协商应在一方政府接到另一方关于举行谈判的书面要求后六十天之内开始。

## 第十四 条

本协定不影响中华人民共和国和澳大利亚作为当事国的其它国际协议，也不损害任何一方政府对一九八二年十二月十日双方签署的联合国海洋法公约的立场。

## 第 十五 条

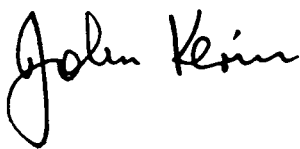
本协定自一九八九年三月一日起生效，有效期一年。两国政府将在本协定期满前不少于三个月，在堪培拉就下述进行协商：

（一）回顾本协定规定下“许可船只”的作业情况，包括任何一方政府所提出的问题；

（二）讨论可能缔结的未来协定的条款。

本协定由两国政府分别正式授权的代表签署。

本协定于一九八八年十一月十七日在堪培拉签订，一式两份，每份都用英文和中文写成，两种文本具有同等效力。



澳大利亚联邦  
政府代表



中华人民共和国  
政府代表

## 附件一

# 批准捕鱼区

澳大利亚北部捕鱼区内由下列划线组成的那一部分（以岛屿的基线为准向外海划出的十二国际海里领海水域除外）—

1. 以东经 $117^{\circ}30'$ 子午线与200米等深线的交点为始点；
2. 沿该子午线向南至南纬 $20^{\circ}00'$ 纬线的交点；
3. 沿恒向线向东北延伸至南纬 $19^{\circ}45'$ 与东经 $118^{\circ}00'$ 的交点；
4. 沿恒向线向东北延伸至南纬 $19^{\circ}40'$ 与东经 $118^{\circ}26'$ 的交点；
5. 沿恒向线向东北延伸至南纬 $19^{\circ}22'$ 与东经 $118^{\circ}53'$ 的交点；
6. 沿恒向线向东北延伸至南纬 $19^{\circ}19'$ 与东经 $120^{\circ}00'$ 的交点；
7. 沿恒向线向东北延伸至南纬 $19^{\circ}04'$ 与东经 $120^{\circ}44'$ 的交点；
8. 沿恒向线向东北延伸至南纬 $18^{\circ}23'$ 与东经 $121^{\circ}04'$ 的交点；
9. 沿恒向线向东北延伸至南纬 $17^{\circ}53'$ 与东经 $121^{\circ}30'$ 的

交点：

10. 沿东经 $121^{\circ}30'$ 的子午线向北至南纬 $17^{\circ}10'$ 纬线的交

点：

11. 沿恒向线向东北延伸至南纬 $16^{\circ}44'$ 与东经 $121^{\circ}46'$ 的

交点：

12. 沿恒向线向东北延伸至南纬 $16^{\circ}00'$ 与东经 $122^{\circ}26'$ 的

交点：

13. 沿恒向线向东北延伸至南纬 $15^{\circ}36'$ 与东经 $122^{\circ}51'$ 的

交点：

14. 沿东经 $122^{\circ}51'$ 子午线向北至南纬 $15^{\circ}10'$ 纬线的交

点：

15. 沿该纬线向东至东经  $[123^{\circ}29']$  子午线的交点；

16. 沿恒向线向东北至南纬 $14^{\circ}49'$ 与东经 $123^{\circ}45'$ 的交点；

17. 沿东经 $123^{\circ}45'$ 子午线向南至南纬 $15^{\circ}28'$ 纬线的交

点；

18. 沿恒向线向东北至南纬 $14^{\circ}53'$ 与东经 $124^{\circ}08'$ 的交

点；

<sup>1</sup> The text between brackets reflects a correction effected by an exchange of notes done at Canberra on 6 and 12 December 1988 — Le texte entre crochets reflète une correction effectuée par un échange de notes fait à Canberra les 6 et 12 décembre 1988.

19. 沿恒向线向东北至南纬  $14^{\circ}12'$  与东经  $124^{\circ}50'$  的交点；
20. 沿恒向线向东北至南纬  $13^{\circ}28'$  与东经  $125^{\circ}43'$  的交点；
21. 沿南纬  $13^{\circ}28'$  纬线向东至东经  $127^{\circ}00'$  子午线的交点；
22. 沿恒向线向东北至南纬  $13^{\circ}21'$  与东经  $129^{\circ}40'$  的交点；
23. 沿东经  $129^{\circ}40'$  子午线向北至南纬  $12^{\circ}30'$  纬线的交点；
24. 沿该纬线向西至东经  $127^{\circ}30'$  子午线的交点；
25. 沿该子午线向北至澳大利亚渔区外界线的交点；
26. 沿该外界线大体上向西至东经  $124.00'$  子午线的交点；
27. 沿该子午线向南至 200米 等深线的交点；
28. 沿等深线大体上向西北至始点。

## 附件二

### 许可证申请手续

除澳大利亚政府另行通知中华人民共和国政府外，许可证申请及颁发的手续按本协定第二条执行，其步骤如下：

1. 中华人民共和国政府的主管部门应将代表被批准入渔的渔船的组织（以下简称“组织”）通知澳方的主管部门（目前是设在堪培拉的初级产业和能源部（以下简称“部”））；

2. “部”应向“组织”提供澳大利亚许可证申请表，以分发给船舶的操作人员；

3. “组织”将填好的每只船舶及其船员的许可证申请表交回“部”；

4. 在申请许可证时，“组织”应将每只船的捕捞计划提交“部”，在适当的情况下，说明该船期望在该批准区域内进行作业的具体公历年月。

5. 许可证颁发后，该“部”在适当的时间内通知“组织”有关已颁发许可证的船名及许可证编号。

6. 在捕捞前检查期间或之后，“部”应安排将许可证送交各船船长。

7. 在颁发许可证前，应以无需汇兑和银行手续费的形式用澳元向“部”一次付清许可证费用。

### 附件三

## 检查、报告船位及执法程序

### 1. 检查

“许可捕捞船只”在进入批准捕鱼区捕鱼前，应停泊在本



协定第五条所列的港口，遵守澳大利亚当局的要求，进行捕捞前检查，提交许可证和包括捕捞日志在内的有关文件，并向船长和无线电报员下达简令。

2. 许可捕捞船只应随时服从澳大利亚当局为达到协定之目的提出的泊港要求，包括对船舶进行检查及对新船员下达简令；

3. 在每次作业航次结束时，许可捕捞船只可请求澳大利亚方面的批准，不经检查而离开澳大利亚捕鱼区。在这种情况下，渔船应被视为已满载鱼货。对第四条渔获量的计算，将以澳大利亚当局在捕捞前检查时对渔船储藏能力的估算为基础进行。另一种可能是，“许可捕捞船只”，可以停泊在第五条中所规定的港口，并遵守澳大利亚当局关于捕捞后检查和提交捕捞日志的规定。这种情况根据第四条规定渔获量的计算，须以澳大利亚政府捕捞后检查、储藏能力估算以及捕捞日志为基础进行。

#### 4. 报告船位

“许可捕捞船只”所作的无线电报告，应根据随时修改的题为“外国许可捕捞船船长和无线电报员须知”的文件进行，特别是每艘渔船应向澳大利亚联邦海洋安全和监督中心报告：

(1) 渔船在每一作业航次的开始或结束时，准备进入和离开批准捕鱼区和进入澳大利亚港口的时间、日期和船位；

(2) 渔船在批准捕鱼区以外的澳大利亚捕鱼区的航行计划；

(3) 各船须在许可证上规定的时间内每天报告该船在澳大利亚捕鱼区的位置；

(4) 每六天根据许可证规定的条件报告捕捞详情。

## 5. 捕捞日志

“许可捕捞船只”必须按澳大利亚当局要求，坚持填写在捕捞前检查时提供的捕捞日志中的记录。无论何时“许可捕捞船只”进入澳大利亚港口，以及澳大利亚渔业官员在海上进行检查，或捕捞后检查时，均须交验捕捞日志。如果渔船未经过捕捞后检查而离开捕鱼区，则必须在渔船停泊的第一个港口，用航空挂号将捕捞日志邮寄澳大利亚当局。

## 6. 观察员

澳大利亚当局可以根据澳大利亚有关法律和法规，要求“许可船只”允许澳大利亚观察员上船并向其提供资料。此类观察员的费用应由中华人民共和国的主管部门负担。

7. 澳大利亚当局应将其在指定地区派遣观察员的意向和需“许可捕捞船只”履行的详细要求，至少提前两天通知许可捕捞船只。

---

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE  
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE  
CHINE RELATIF À LA PÊCHE

Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République de Chine,

Afin de promouvoir leur coopération en matière de pêche et ainsi de développer davantage les relations amicales entre l'Australie et la République populaire de Chine,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

Dans le présent Accord :

1) L'expression « bâtiment de pêche de la République populaire de Chine » s'entend d'un bâtiment immatriculé dans la République populaire de Chine et exploité à des fins commerciales par et pour le compte des ressortissants ou de sociétés de la République populaire de Chine, et utilisé ou équipé en vue de son utilisation pour pêcher, exercer une quelconque activité liée à la pêche, y compris le transport ou la transformation, ou pour assister un ou plusieurs bâtiments en mer à exercer une quelconque activité liée à la pêche;

2) L'expression « zone de pêche australienne » s'entend de la zone qui s'étend sur une distance de 200 milles marins depuis les bases à partir desquelles la largeur de la mer territoriale de l'Australie est calculée et à l'intérieur de laquelle le Gouvernement de l'Australie exerce, conformément au droit des gens, des droits souverains afin d'exploiter, d'explorer, de conserver et de gérer les ressources biologiques; et

3) L'expression « secteur autorisé » s'entend de la partie de la zone de pêche australienne décrite à l'annexe 1 du présent Accord.

*Article II*

Sous réserve du paiement au Gouvernement de l'Australie d'une redevance d'un montant de 336 000 dollars australiens couvrant tous les bâtiments de pêche de la République populaire de Chine auxquels un permis sera accordé, le Gouvernement de l'Australie s'engage, conformément aux dispositions du présent Accord, à octroyer des permis à 12 bâtiments de pêche et à deux navires de transport (ci-après dénommés les « bâtiments détenteurs de permis ») pendant la durée du présent Accord. Les formalités relatives à la demande de permis sont décrites à l'annexe 2 du présent Accord.

*Article III*

Sur la base des permis octroyés aux bâtiments détenteurs, le Gouvernement australien autorise lesdits bâtiments à pêcher toutes espèces de poissons de fond,

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1989, conformément à l'article XV.

de calmars et d'élasmobranches, ainsi que des espèces de poissons pélagiques pris occasionnellement par chalut-boeuf et à traiter et à transporter les prises. Les prises de crustacés y compris les caridines et les langoustines sont interdites.

#### *Article IV*

Le Gouvernement australien autorise les bâtiments détenteurs de permis à prendre une quantité de poissons qui ne doit pas excéder 4 800 tonnes au total, dont 3 000 tonnes du plateau continental nord-ouest et 1 800 tonnes de la mer de Timor.

#### *Article V*

Sous réserve des lois et règlements australiens pertinents, le Gouvernement de l'Australie s'engage à permettre aux bâtiments détenteurs de permis à entrer dans les ports de Darwin, Fremantle, Port Hedland et Broome. Moyennant une notification écrite transmise par la voie diplomatique, le Gouvernement de l'Australie peut autoriser lesdits bâtiments à entrer dans d'autres ports australiens.

#### *Article VI*

Le Gouvernement de la République populaire de Chine prend toutes les dispositions requises pour faire en sorte que :

- 1) Les bâtiments de pêche de la République populaire de Chine ne soient pas utilisés pour pêcher à l'intérieur de la zone de pêche australienne et n'entrent pas dans un port australien à moins d'en être autorisés en vertu du présent Accord ou à un autre titre aux termes de la législation australienne;
- 2) Les bâtiments de pêche de la République populaire de Chine se conforment à la législation australienne applicable aux bâtiments de pêche étrangers se trouvant dans la zone australienne de pêche, aux clauses et conditions des permis australiens et aux dispositions du présent Accord; et
- 3) Les personnes à bord des bâtiments détenteurs d'un permis se trouvant à l'intérieur de la zone australienne de pêche permettent et facilitent l'accès à bord et se conforment aux directives des fonctionnaires australiens dûment autorisés aux termes de la législation australienne aux fins d'inspection, d'indication de la position et d'action coercitive. Les procédures régulières relatives à l'inspection, à l'indication de la position et aux mesures coercitives sont décrites à l'annexe 3.

#### *Article VII*

Le représentant autorisé ou l'agent des bâtiments de la République populaire de Chine détenteur de permis peut mettre en vente auprès des milieux commerciaux australiens une quantité de poisson d'espèces données fixée de temps à autre par le Département des industries primaires et de l'énergie de l'Australie et ce conformément aux conditions précisées par ledit Département.

#### *Article VIII*

Le Gouvernement de la République populaire de Chine coopère avec le Gouvernement de l'Australie à des travaux de recherche scientifique marine en vue de la protection effective et de l'utilisation optimale des ressources biologiques marines à l'intérieur de la zone australienne de pêche.

*Article IX*

En cas d'arraisonnement ou d'arrestation, par les autorités compétentes australiennes, des bâtiments de pêche de la République populaire de Chine ou de leurs équipages, le Gouvernement de l'Australie informe sans retard, par la voie diplomatique, le Gouvernement de la République populaire de Chine des mesures prises.

*Article X*

Sous réserve du respect des obligations imposées par la législation australienne en matière de caution ou autre garantie, les bâtiments de pêche qui auraient été saisis ou les équipages qui auraient été arrêtés sont promptement relâchés.

*Article XI*

Le Gouvernement de la République populaire de Chine met à la disposition du Gouvernement de l'Australie les données statistiques et biologiques que le Gouvernement de l'Australie peut lui demander aux fins de gestion et de protection des ressources biologiques marines de la zone australienne de pêche.

*Article XII*

Le Gouvernement de la République populaire de Chine prend toutes les mesures nécessaires pour faciliter, dans les meilleurs délais, le dédommagement adéquat du Gouvernement de l'Australie ou de ressortissants australiens pour toute perte ou dommage causé par des bâtiments de pêche de la République populaire de Chine alors que ces bâtiments se trouvaient dans la zone australienne de pêche pour y pêcher.

*Article XIII*

En cas de différend entre le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République populaire de Chine au sujet de l'interprétation ou de l'application de l'une quelconque des dispositions de l'Accord, les deux Gouvernements y mettent fin par voie de consultations. Celles-ci débutent dans les 60 jours après que l'un des Gouvernements aura reçu de l'autre une demande écrite d'ouverture de négociations.

*Article XIV*

Aucune disposition du présent Accord ne peut être considérée comme portant préjudice à l'application d'autres accords internationaux auxquels l'Australie et la République populaire de Chine sont parties ou comme préjugant la position de l'un ou l'autre des deux Gouvernements en ce qui concerne la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer<sup>1</sup> signée par les deux pays le 10 décembre 1982.

*Article XV*

Le présent Accord entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1989 et le demeurera pendant une période d'une année. Les deux Gouvernements procéderont à des consultations qui auront lieu à Canberra, au plus tard trois mois avant l'expiration du présent Accord afin de

<sup>1</sup> Non entrée en vigueur à la date d'enregistrement de l'Accord publié ici. Pour le texte de la Convention tel qu'adopté par la Conférence, voir Documents de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, A/CONF.62/122 et Corr.1 à 11, ou la publication des Nations Unies, numéro de vente F.83.V.5.

- 1) Passer en revue les activités des bâtiments aux termes du présent Accord, y compris les problèmes qui auraient pu être observés par l'un ou l'autre des Gouvernements; et
- 2) Discuter les clauses et conditions de tout nouvel accord.

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

FAIT à Canberra, le 17 novembre 1988, en langues anglaise et chinoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
de l'Australie :  
[JOHN KERIN]

Pour le Gouvernement  
de la République populaire de Chine :  
[QIAN QICHEN]

#### ANNEXE I

##### SECTEUR AUTORISÉ

La portion de la zone australienne de pêche qui se trouve au nord de l'Australie, à l'exception des eaux limitées par une ligne dont chaque point est situé à une distance vers le large de 12 milles marins internationaux de la ligne de base à partir de laquelle la mer territoriale des îles est mesurée, à l'intérieur du secteur limité par une ligne

- 1) Commencant au point d'intersection de l'isobathe à 200 mètres avec le méridien de 117° 30' de longitude est;
- 2) Puis qui se dirige vers le sud le long de ce méridien jusqu'à son intersection avec le parallèle de 20° 00' de latitude sud;
- 3) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 19° 45' de latitude sud et à 118° 00' de longitude est;
- 4) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 19° 40' de latitude sud et à 118° 26' de longitude est;
- 5) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 19° 22' de latitude sud et à 118° 53' de longitude est;
- 6) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 19° 19' de latitude sud et à 120° 00' de longitude est;
- 7) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 19° 04' de latitude sud et à 120° 44' de longitude est;
- 8) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 18° 23' de latitude sud et à 121° 04' de longitude est;
- 9) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 17° 53' de latitude sud et à 121° 30' de longitude est;
- 10) Puis qui se dirige vers le nord le long du méridien de 121° 30' de longitude est jusqu'à son intersection avec le parallèle de 17° 10' de latitude sud;
- 11) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 16° 44' de latitude sud et à 121° 46' de longitude est;
- 12) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 16° 00' de latitude sud et à 122° 26' de longitude est;

- 13) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 15° 36' de latitude sud et à 122° 51' de longitude est;
- 14) Puis qui se dirige vers le nord le long du méridien de 122° 51' de longitude est jusqu'à son intersection avec le parallèle de 15° 10' de latitude sud;
- 15) Puis qui se dirige vers l'est le long de ce parallèle jusqu'à son intersection avec le méridien de 123° 39' de longitude est;
- 16) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 14° 49' de latitude sud et à 123° 45' de longitude est;
- 17) Puis qui se dirige vers le sud le long du méridien de 123° 45' de longitude est jusqu'à son intersection avec le parallèle de 15° 28' de latitude sud;
- 18) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 14° 53' de latitude sud et à 124° 08' de longitude est;
- 19) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 14° 12' de latitude sud et à 124° 50' de longitude est;
- 20) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 13° 28' de latitude sud et à 125° 43' de longitude est;
- 21) Puis qui se dirige vers l'est le long du parallèle de 13° 28' de latitude sud jusqu'à son intersection avec le méridien de 127° 00' de longitude est;
- 22) Puis qui se dirige vers le nord-est le long d'une ligne loxodromique jusqu'au point situé à 13° 21' de latitude sud et à 129° 40' de longitude est;
- 23) Puis qui se dirige vers le nord le long du méridien de 129° 40' de longitude est jusqu'à son intersection avec le parallèle de 12° 30' de latitude sud;
- 24) Puis qui se dirige vers l'ouest le long de ce parallèle jusqu'à son intersection avec le méridien de 127° 30' de longitude est;
- 25) Puis qui se dirige vers le nord le long de ce méridien jusqu'à son intersection avec la limite extérieure de la zone australienne de pêche;
- 26) Puis qui se dirige en général vers l'ouest le long de cette limite extérieure jusqu'à son intersection avec le méridien de 124° 00' de longitude est;
- 27) Puis qui se dirige le long de ce méridien jusqu'à son intersection avec l'isobathe à 200 mètres;
- 28) Puis qui se dirige en général vers le sud-ouest le long de cette isobathe pour revenir à son point de départ.

## ANNEXE 2

### FORMALITÉS RELATIVES À LA DEMANDE DE PERMIS

Sous réserve d'une notification contraire adressée au Gouvernement de la République populaire de Chine par le Gouvernement de l'Australie, les formalités relatives à la demande et à l'octroi des permis visés à l'article II du présent Accord sont les suivantes :

a) Les autorités compétentes de la République populaire de Chine notifient au Département australien compétent qui est actuellement le Département des industries primaires et de l'énergie à Canberra (ci-après dénommé le « Département ») de l'organisation appropriée (ci-après dénommée l'« Organisation ») qui représente le(s) bâtiment(s) de pêche qui doit (doivent) être pourvu(s) d'un permis.

b) Le Département fournit à l'Organisation, pour distribution aux exploitants des navires, des formulaires de demande de permis australien.



c) L'Organisation remet au Département un formulaire de demande de permis rempli pour chaque bâtiment et son équipage.

d) Au moment de demander le permis, l'Organisation soumet au Département un plan de pêche pour chaque bâtiment en spécifiant, le cas échéant, les mois civils pendant lesquels le bâtiment prévoit de se livrer à des activités de pêche dans ce secteur autorisé.

e) Au moment de l'octroi du permis, le Département notifie dans un délai raisonnable à l'Organisation les noms des bâtiments pour lesquels des permis ont été octroyés ainsi que le numéro de série de chacun de ses permis.

f) Le Département fait le nécessaire pour livrer les permis aux patrons des bâtiments au cours ou à la suite de l'inspection préliminaire aux opérations de pêche.

g) Les redevances doivent être versées au Département préalablement à l'octroi des permis en un seul montant en monnaie australienne librement disponible, libre de taxe de charge et de services.

### ANNEXE 3

#### PROCÉDURES RELATIVES À L'INSPECTION, À L'INDICATION DE LA POSITION ET AUX MESURES COERCITIVES

1) *Inspections.* Avant d'entreprendre les opérations de pêche dans la zone autorisée, les bâtiments détenteurs de permis font escale dans un port autorisé aux termes de l'article V du présent Accord en vue de se conformer aux exigences des autorités australiennes concernant la préinspection, l'octroi du permis et de la documentation connexe, y compris le journal de bord réservé à la pêche, et la passation des instructions au patron et à l'opérateur radio.

2) Par la suite, les bâtiments détenteurs d'un permis font escale dès qu'ils en sont requis par les autorités australiennes aux fins du présent Accord, y compris l'inspection du bâtiment et la passation des directives aux nouveaux membres d'équipage.

3) A la fin de chaque campagne de pêche, un bâtiment détenteur d'un permis peut solliciter des autorités australiennes l'autorisation à quitter la zone de pêche sans inspection. En pareil cas, le bâtiment est considéré comme étant plein et les prises sont, aux fins de l'article IV, calculées par les autorités australiennes sur la base de l'évaluation australienne de la capacité de la cale faite au moment de la préinspection. Sinon, un bâtiment détenteur d'un permis peut faire escale dans un port autorisé aux termes de l'article V pour s'y conformer aux exigences des autorités australiennes concernant la postinspection et la remise du journal de bord. En pareil cas, les prises sont, aux fins de l'article IV, calculées par les autorités australiennes sur la base de la postinspection elle-même, de l'évaluation de la capacité de la cale et du journal de bord.

4) *Indication de position.* Les bâtiments détenteurs de permis doivent transmettre des messages radio conformément au document intitulé : « Notes à l'intention des patrons et des opérateurs radio des bâtiments de pêche étrangers autorisés ». Chaque bâtiment doit notamment signaler au Centre fédéral australien de surveillance et de sûreté maritime

a) L'heure et la date auxquelles il entend faire escale dans un port et la position qu'il se propose d'y adopter ainsi que l'heure et la date auxquelles il entend pénétrer dans le secteur autorisé ou le quitter tant au début qu'à la fin de chaque campagne de pêche;

b) Le plan de navigation à l'intérieur de la zone australienne de pêche en dehors du secteur autorisé;

c) Quotidiennement, à l'heure indiquée au permis australien octroyé audit bâtiment, sa position dans la zone australienne de pêche; et

d) Tous les six jours, les détails de la prise conformément aux conditions stipulées au permis.

5. *Journal de bord.* Les bâtiments détenteurs de permis consignent quotidiennement dans le journal de bord qui leur est remis lors de la préinspection, les informations exigées par les autorités australiennes. Chaque bâtiment remet son journal de bord aux autorités australiennes à chaque escale dans un port australien, chaque fois qu'il est inspecté en mer par un fonctionnaire australien des pêcheries ou lorsqu'il subit une postinspection. Dans les cas où le bâtiment quitte la zone australienne de pêche sans qu'il soit procédé à une postinspection, le journal de bord est expédié aux autorités australiennes par envoi aérien recommandé lors de la première escale du bâtiment.

6. *Observateurs.* Conformément à la législation et à la réglementation australiennes pertinentes, il est loisible aux autorités australiennes de faire embarquer des observateurs australiens à bord des bâtiments détenteurs de permis et de leur fournir les informations jugées nécessaires. Les frais encourus de ce fait sont à la charge des autorités compétentes de la République populaire de Chine.

7. Les autorités australiennes s'engagent à donner un préavis d'au moins deux jours de leur intention de procéder à un programme d'observation dans un secteur donné et à fournir des précisions détaillées concernant les exigences auxquelles les bâtiments devront se conformer.

---

**ANNEX A**

*Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc.,  
concerning treaties and international agreements  
registered  
with the Secretariat of the United Nations*

---

**ANNEXE A**

*Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc.,  
concernant des traités et accords internationaux  
enregistrés  
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

## ANNEX A — ANNEXE A

No. 100. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA. SIGNED AT WASHINGTON ON 3 DECEMBER 1946<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED<sup>1</sup> (WITH ANNEXES). WASHINGTON, 23 MARCH 1989

*Authentic text: English.*

*Registered by Australia on 8 June 1989.*

## I

DEPARTMENT OF STATE  
WASHINGTON

March 23, 1989

Excellency:

I have the honor to refer to the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Commonwealth of Australia, signed at Washington on December 3, 1946, as amended<sup>1</sup> (the Agreement), and to propose that the Agreement be further amended as follows:

(1) Articles I, II, III, IV(B)-(E), and V through XII shall be deleted in their entirety and shall be replaced by the articles contained in Annex A of this Note. Article IV(A) concerning user charges shall remain in force as Article IV. Article XIII concerning entry into force shall remain in force and shall be renumbered Article XV.

(2) Sections I, II, and III of the Annex to the Agreement shall be deleted in their entirety and replaced by Sections I through IV contained in Annex B of this note. Section VI shall also be deleted and replaced by Article II paragraph 3 contained in Annex A of this note. Existing Sections IV and V shall be renumbered as Sections V through VI and existing Section VII shall remain Section VII.

I have the further honor to propose that if the above proposals are acceptable to the Government of Australia, this Note and Your Excellency's Note in reply shall constitute an agreement between our two Governments which shall enter into force on the date of your reply. The provisions contained in Annex B of this note shall be effective from

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 7, p. 201, and annex A in volumes 290 and 1216.

<sup>2</sup> Came into force on 23 March 1989, the date of the note in reply, with the exception of annex B, which came into force with retroactive effect from 20 August 1988, in accordance with the provisions of the said notes.

August 20, 1988. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement amending the Air Transport Agreement, effected by exchange of notes at Washington, August 12, 1957.<sup>1</sup>

For the Secretary of State:

[Signed — Signé]<sup>2</sup>

Enclosures:

Annexes A and B

His Excellency F. Rawdon Dalrymple  
Ambassador of Australia

## ANNEX A

### Article I. DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement (including its Annex which forms an integral part of the Agreement) unless the context otherwise requires:

a. The term “territory” shall mean the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto.

b. The term “designated airline” shall mean the air transport enterprise or enterprises which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline designated by the first Contracting Party in accordance with Article III of this Agreement for the route specified in such notification.

c. The term “aeronautical authorities” shall be for each Contracting Party as that Contracting Party notifies.

d. The terms “airline” and “route” shall include “airlines” and “routes” respectively.

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

f. The term “Convention” shall mean the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944,<sup>3</sup> and includes:

- (i) Any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and
- (ii) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Parties.

g. The term “user charge” shall mean a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation, quarantine, or aviation security, facilities, property and services.

h. The term “economic cost” shall mean the direct cost of providing facilities, property and services plus a reasonable charge for administrative overhead.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 290, p. 280.

<sup>2</sup> Signed by Jeffrey N. Shane — Signé par Jeffrey N. Shane.

<sup>3</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.

i. The term "price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage), and/or cargo (excluding mail) in air services charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge.

#### *Article II. RIGHTS NECESSARY FOR THE CONDUCT OF AIR SERVICES*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party rights necessary for the conduct of international air services (hereinafter referred to as "the agreed services") by the designated airlines of the other Contracting Party, as follows: the rights of overflight and transit of, and stops for non-traffic purposes in, its territory and of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo, and mail separately or in combination, at the points in its territory named on each of the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement.

2. Each of the designated airlines shall have the right to use all airports, airways, and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis for use by international air services on the specified routes, having regard to airport capacity.

3. The designated airlines of each Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party documentation concerning the authorization extended to it to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This shall include copies of current certificates and authorizations for service on the routes which are the subject of this Agreement, and, for the future, such new certificates and authorizations as may be issued together with amendments, exemption orders, and authorized service patterns.

#### *Article III. INAUGURATION OF AGREED SERVICES*

1. Unless mutually arranged otherwise, the agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted, but not before:

- (a) The Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline for the specified route; and
- (b) The Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the airline concerned which (subject to the provisions of paragraph 2 of this Article and of Article IX (Revocation or Change of Authorization)), it shall do with the least possible delay.

2. The designated airline may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfill the conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international commercial air services.

#### *Article V. COMMERCIAL OPPORTUNITIES*

1. The airlines of one Contracting Party may establish offices in the territory of the other Contracting Party for promotion and sale of air service.

2. The designated airline of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air service.

3. Each designated airline may perform its own ground-handling in the territory of the other Contracting Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety.

4. Each airline of one Contracting Party may engage in the sale of air services in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its

agents. Each airline may sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. The airline of one Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At its discretion, the airline of one Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

6. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airline any requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

#### *Article VI. CUSTOMS DUTIES AND TAXES*

1. Subject to paragraph 2 of this Article, aircraft of the designated airline of one Contracting Party operating on the agreed services, as well as fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft in the territory of the second Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft or during the operation of the agreed services of such airline, shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees, or other charges imposed in the territory of the second Contracting Party treatment not less favorable than that granted to national airlines engaged in international air transport or the airlines of the most favored nation.

2. Aircraft of the designated airline of one Contracting Party operating on the agreed services on a flight to, from, or across the territory of the other Contracting Party shall be admitted temporarily free from customs duties, subject otherwise to the customs regulations of such other Contracting Party. Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment, and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees, or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

3. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 2 of this Article.

#### *Article VII. SAFETY*

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air service provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards and requirements maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold,

suspend, limit, revoke or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to operating authorization or technical permission of an airline designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

3. When required by an emergency, a Contracting Party may, prior to consultations referred to in paragraph 2, exercise the right to withhold, suspend, limit, revoke or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to operating authorization or technical permission of an airline designated by the other Contracting Party. Any action taken in accordance with this or the previous paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

#### *Article VIII. APPLICATION OF LAW*

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft (such as laws and regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, quarantine, or in the case of mail, postal laws and regulations) shall be applicable to the passengers, crew, or cargo of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while in the territory of the first Contracting Party.

#### *Article IX. REVOCATION OR CHANGE OF AUTHORIZATION*

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold, suspend, limit, revoke or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to the operating authorization or technical permission of an airline designated by the other Contracting Party if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party. Each Contracting Party also reserves the right to withhold, suspend, limit, revoke, or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to the operating authorization or technical permission of a designated airline in case of failure by the designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party.

2. Prior to exercising a right conferred in paragraph 1 of this Article to withhold, suspend, limit, revoke, or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to the operating authorization or technical permission issued to the designated airline of the other Contracting Party, the Contracting Party desiring to exercise such right shall give notice thereof to the other Contracting Party and simultaneously to the designated airline concerned. Such notice shall state the basis of the proposed action and shall afford opportunity to the other Contracting Party to consult in regard thereto. Any action shall become effective on the date specified in such notice (which shall not be less than one calendar month after the date on which the notice would in the ordinary course of transmission be received by the Contracting Party to whom it is addressed) unless the notice is withdrawn before such date.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, suspend, limit, revoke or impose such appropriate conditions as it may deem necessary in accordance with the provisions of Article VII (Safety) and Annex Section VII (Security). In the event of action by one Contracting Party under this Article or Article VII or Annex Section VII, the rights of the other Contracting Party under Article XII (Settlement of Disputes) shall not be prejudiced.

#### *Article X. CONSULTATIONS*

Either Contracting Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days



from the date one Contracting Party receives the request from the other unless otherwise agreed.

*Article XI. AMENDMENT OF AGREEMENT*

If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any terms of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 days from the date of the request unless otherwise agreed. Any amendments so negotiated shall come into force and shall form an integral part of this Agreement when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

*Article XII. SETTLEMENT OF DISPUTES*

1. Any dispute arising under this Agreement which is not resolved by a first round of formal consultations, except those which may arise with respect to specific tariff filings, may be referred by agreement of the Contracting Parties for decision to some person or body. If the Contracting Parties do not so agree, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal.

(b) If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with sub-paragraph (a) of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as the Contracting Parties agree otherwise, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as the Contracting Parties agree otherwise, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Contracting Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal and where the national law prevents full effect being given to the decision or award, use its best efforts, consistent with that law, to do so.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the International Civil Aviation Organization in connection with the

procedures of paragraph 2(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

#### *Article XIII. TERMINATION*

Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### *Article XIV. REGISTRATION*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

### ANNEX B

#### SECTION I

##### *Routes for the airlines of the United States of America*

The airlines of the United States designated under this Agreement shall, in accordance with the terms of their designations, be entitled to perform scheduled international air service on the following routes:

##### *South Pacific Route*

1. (a) From the United States (excluding Guam and the Commonwealth of the Northern Mariana Islands) via Canton Island, French Polynesia, Fiji, New Caledonia and New Zealand to Sydney, Melbourne, Darwin, Perth, Brisbane,<sup>(1)</sup> Cairns<sup>(1)</sup> and another point<sup>(1)</sup> to be selected by the Government of the United States and beyond to New Zealand, Southeast Asia, South Asia, Africa, Europe (including the United Kingdom) and beyond.

(b) An additional 8 points in Australia may be served only via any one or more of the specified and/or selected gateway points in Australia set forth in sub-paragraph (a). These 8 one-stop points may be changed at any time.<sup>(1)</sup>

##### *North Pacific Route*

2. From the United States (excluding Guam and the Commonwealth of the Northern Mariana Islands) via Canada, Japan, Southeast Asia including the Republic of the Philippines to any two points in Australia chosen from Sydney, Melbourne, Brisbane and Cairns.

##### *Guam and the Commonwealth of the Northern Mariana Islands Route*

3. From Guam and the Commonwealth of the Northern Mariana Islands to any two points to be chosen from Sydney, Melbourne, Perth, Darwin, Brisbane, Cairns or a point to be selected by the Government of the United States.

<sup>(1)</sup> Flights serving these points may operate beyond Australia without traffic rights (blind sector only) to third countries.

## SECTION II

*Routes for the airlines of Australia*

The airlines of Australia designated under this Agreement shall, in accordance with the terms of their designations, be entitled to perform scheduled international air service on the following routes:

*South Pacific Route*

1. (a) From Australia via New Zealand, New Caledonia, Fiji, American Samoa,<sup>(1)</sup> Canton Island, French Polynesia and Canada to Honolulu, San Francisco, Los Angeles,<sup>(2)</sup> New York and three points<sup>(3)</sup> to be selected by the Government of Australia and beyond to Canada, the United Kingdom and Europe and beyond.

(b) An additional 8 points in the United States may be served only via one or more of the specified and/or selected gateway points in the United States set forth in sub-paragraph (a). These 8 one-stop points may be changed at any time.<sup>(3)</sup>

*North Pacific Route*

2. From Australia via any one point in Asia (including Hong Kong, Japan, Korea and Taipei and may be changed from time to time) to any two points in the United States to be chosen from Honolulu, Los Angeles, San Francisco and New York.<sup>(4)</sup>

*Guam and the Commonwealth of the Northern Mariana Islands Route*

3. From Australia to Guam and the Commonwealth of the Northern Mariana Islands and beyond to any two points to be chosen from Tokyo, Nagoya, Fukuoka, Seoul, Taipei, Beijing and one additional point to be specified. The beyond points may be changed from time to time.

## SECTION III

*Notes to the routes*

1. Services on the agreed routes shall either commence or terminate in the designated airline's homeland territory.

2. The designated airline(s) of each Contracting Party may, on any or all flights and at their option, without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement:

- (a) Operate flights in either or both directions;
- (b) Combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

<sup>(1)</sup> May be served as an intermediate or a turnaround point.

<sup>(2)</sup> Unless operated via San Francisco and New York, services beyond Los Angeles to the United Kingdom and Europe and beyond may be operated as follows:

— From September, 1991, to Europe and beyond but not to the United Kingdom;

— From September, 1992, to Europe and beyond and up to four flights per week to the United Kingdom and beyond;

— From September, 1993, to the United Kingdom and Europe and beyond.

<sup>(3)</sup> Flights serving these points may operate beyond the United States without traffic rights (blind sector only) to third countries.

<sup>(4)</sup> Services by the designated airline(s) of Australia may begin at such time as the two Contracting Parties mutually determine, which in any event, shall be no later than the time when the designated airlines of the United States are operating a total of 8 weekly frequencies on the United States' North Pacific route.

(d) Omit points; and

(e) Serve any two or more (co-terminalize) points on one flight.

3. On any segment or segments of the routes above, each designated airline may perform international air service without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the service beyond such point is a continuation of the service from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the service to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the service behind such point, and provided that such changes are in conformance with the capacity authorized.

4. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, a designated airline of one Contracting Party, which holds appropriate authority to provide such service, may enter into cooperative marketing arrangements with an airline of the other Contracting Party, provided that the arrangement does not include cabotage or revenue pooling. Each Contracting Party shall authorize such arrangements, on the basis of reciprocity, to the extent that it would authorize such arrangements if the carrier of the other Contracting Party were a carrier of its own nationality, and may require conformance with consumer disclosure rules specified in domestic law. Neither Contracting Party shall withhold approval for such an arrangement solely among carriers of the Contracting Parties. Due regard shall be given by the aeronautical authorities of each Contracting Party to the confidentiality of proprietary information in any filing requirements.

#### SECTION IV

It is agreed between the Contracting Parties:

1. That the two Governments desire to foster and encourage the widest possible distribution of the benefits of air travel for the general good of mankind at the cheapest rate consistent with sound economic principles, and desire to stimulate international air travel as a means of promoting friendly understanding and good will among peoples and insuring as well the many indirect benefits of this form of transportation to the common welfare of both countries.

2. The designated airlines of the two Contracting Parties operating on the routes described in this Annex shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of the agreed services. If the designated airline of one Contracting Party is temporarily unable, as a result of armed conflict or for reasons within the control of the other Contracting Party, to take advantage of such opportunity the Contracting Parties shall review the situation with the object of assisting the said airline to take full advantage of the fair and equal opportunity to participate in the agreed services.

3. That in the operation by the designated airline of either Contracting Party of the trunk services described in the present Annex, the interests of any airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.

4. That the total air transport services offered by the designated airlines of the two Contracting Parties over the routes specified in this Annex shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

5. That the services provided by each designated airline under this Agreement and its Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country which designates such airline and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the route specified in the Annex to this Agreement shall be applied in accordance with the

general principles of orderly development to which both Governments subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

- (a) To traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (b) To the requirements of through airline operation; and
- (c) To the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

6. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party to compete in the international air services covered by this Agreement.

## II

EMBASSY OF AUSTRALIA  
WASHINGTON, D.C.

23 March 1989

Your Excellency,

I have the honor to refer to Your Excellency's Note of March 23, 1989, which reads as follows:

*[See note I]*

I have the honor to confirm that the foregoing proposals are acceptable to the Government of Australia and that your Note and this Note in reply shall constitute an agreement between our two Governments which shall enter into force on today's date. The provisions contained in Annex B of your Note shall be effective from August 20, 1988. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement amending the Air Transport Agreement, effected by Exchange of Notes at Washington, August 12, 1957.

*[Signed]*

F. RAWDON DALRYMPLE  
Ambassador

The Honourable James A. Baker, III  
Secretary of State  
Washington, D.C.

*[Annexes as under Note I]*

---

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 100. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À WASHINGTON LE 3 DÉCEMBRE 1946<sup>1</sup>

---

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ, TEL QUE MODIFIÉ<sup>1</sup> (AVEC ANNEXES). WASHINGTON, 23 MARS 1989

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Australie le 8 juin 1989.*

## I

DÉPARTEMENT D'ÉTAT  
WASHINGTON

Le 23 mars 1989

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Commonwealth d'Australie relatif aux transports aériens, signé à Washington le 3 décembre 1946, tel qu'il a été modifié (l'Accord)<sup>1</sup>, et de proposer que ledit Accord fasse l'objet des modifications supplémentaires suivantes :

1) Les articles I, II, III et IV (B)-(E) et les articles V à XII inclus seront intégralement supprimés et remplacés par les articles figurant en annexe A à la présente note. L'article IV (A) relatif aux redevances d'usage restera en vigueur en tant qu'article IV. L'article XIII relatif à l'entrée en vigueur continuera d'avoir effet et deviendra l'article XV.

2) Les sections I, II et III de l'annexe à l'Accord seront intégralement supprimées et remplacées par les sections I à IV figurant en annexe B à la présente note. La section VI sera également supprimée et remplacée par le paragraphe 3 de l'article II figurant en annexe A à la présente note. Les sections IV et V actuelles deviendront les sections V et VI, et la section VII actuelle restera la section VII.

J'ai en outre l'honneur de proposer que, si les propositions ci-dessus sont jugées acceptables par le Gouvernement de l'Australie, la présente note et votre réponse dans le même sens constituent un accord entre nos deux Gouvernements, lequel entrera en vigueur à la date de votre réponse. Les dispositions contenues en annexe B à la présente note prendront effet le 20 août 1988. Une fois entré en vigueur, le présent Accord remplacera

---

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 7, p. 201, et annexe A des volumes 290 et 1216.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 23 mars 1989, date de la note de réponse, à l'exception de l'annexe B, qui est entrée en vigueur avec effet rétroactif au 20 août 1988, conformément aux dispositions desdites notes.

l'Accord modifiant l'Accord relatif aux transports aériens, qui a pris effet à la suite d'un échange de notes à Washington le 12 août 1957<sup>1</sup>.

Pour le Secrétaire d'Etat :

[JEFFREY N. SHANE]

Pièces jointes :

Annexes A et B

Son Excellence Monsieur F. Rawdon Dalrymple  
Ambassadeur d'Australie

## ANNEXE A

### Article I. DÉFINITIONS

Aux fins d'application du présent Accord, y compris son annexe, qui fait partie intégrante dudit Accord, à moins que le contexte n'exige une autre interprétation :

a) Le terme « territoire » s'entendra des régions terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie.

b) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » doit s'entendre de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens que les autorités aéronautiques d'une des Parties contractantes auront indiquées, dans une notification écrite adressée aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme étant l'entreprise de transports aériens désignée par la première Partie contractante, conformément à l'article III du présent Accord, pour la route indiquée dans ladite notification.

c) L'expression « autorités aéronautiques » désignera, dans le cas de chaque Partie contractante, les autorités que ladite Partie contractante stipulera.

d) L'expression « entreprise de transports aériens » et le terme « route » signifieront également « entreprises de transports aériens » et « routes », respectivement.

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » auront le sens qui leur est respectivement donné par l'article 96 de la Convention.

f) Le terme « Convention » s'entendra de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>, et couvrira :

- (i) Tout amendement qui est entré en vigueur en vertu de l'alinéa a de l'article 94 de ladite Convention et qui a été ratifié par les deux Parties; et
- (ii) Toute annexe ou tout amendement y afférent adopté en vertu de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où une telle annexe ou un tel amendement a été adopté à un moment donné par les deux Parties.

g) L'expression « redevance d'usage » s'entendra de la redevance à verser par une entreprise de transports aériens pour utiliser un aéroport, ses installations de navigation aérienne et ses équipements et services de quarantaine et de sécurité.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 290, p. 281.

<sup>2</sup> *Ibid.*, 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.

h) L'expression « coût économique » désignera le coût direct des installations, équipements et services fournis, plus une redevance raisonnable pour les frais généraux d'administration.

i) Le terme « tarif » s'entendra du tarif, taux ou prix à appliquer pour le transport de passagers (et leurs bagages) et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) par voie aérienne par les entreprises de transports aériens, y compris leurs représentants, et des conditions dans lesquelles ledit tarif, taux ou prix sera appliqué.

#### *Article II. DROITS NÉCESSAIRES À L'EXPLOITATION DE SERVICES AÉRIENS*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits nécessaires à l'exploitation de services internationaux de transports aériens (ci-après dénommés les « services convenus ») par les entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante, à savoir : le droit de survol de son territoire, les droits de transit et d'escale non commerciale sur ledit territoire, et le droit d'entrée et de sortie commerciales pour le trafic international des passagers, des marchandises et du courrier, pris séparément ou ensemble, aux points de son territoire prévus sur chacune des routes indiquées à la section pertinente de l'annexe au présent Accord.

2. Chacune des entreprises de transports aériens désignées aura le droit d'utiliser tous les aéroports, routes aériennes et autres facilités fournis par les Parties contractantes, sur une base non discriminatoire, pour l'usage des services internationaux de transports aériens sur les routes indiquées, pour ce qui concerne la capacité des aéroports.

3. Les entreprises de transports aériens désignées de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les documents concernant l'autorisation qui leur a été accordée en vue de fournir un service à destination du territoire de l'autre Partie contractante, à travers ledit territoire ou à partir dudit territoire. Lesdits documents comprendront notamment des copies des certificats et autorisations actuels pour la fourniture d'un service sur les routes faisant l'objet du présent Accord et, par la suite, tous nouveaux certificats et autorisations qui pourront être délivrés, ainsi que les modifications, les exemptions et les modes de service autorisés.

#### *Article III. SERVICES CONVENUS*

1. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, les services convenus pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés. Toutefois, ils ne pourront commencer à fonctionner avant que :

- a) La Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné une entreprise de transports aériens pour exploiter la route indiquée; et
- b) La Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise de transports aériens intéressée l'autorisation d'exploitation voulue, ce que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et des dispositions de l'article IX (Retrait ou modification d'une autorisation), elle devra faire dans le plus court délai possible.

2. L'entreprise de transports aériens désignée pourra être tenue de prouver aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui accorde les droits qu'elle est en mesure de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services commerciaux de transports aériens internationaux.

#### *Article V. EXPLOITATION COMMERCIALE*

1. Les entreprises de transports aériens d'une Partie contractante pourront établir des bureaux de promotion et de vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.



2. L'entreprise de transports aériens désignée d'une Partie contractante pourra, conformément aux lois et règlements régissant l'entrée, le séjour et l'emploi du personnel sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire entrer et employer sur ce territoire leur personnel directeur, administratif, commercial et technique et tout autre personnel spécialisé nécessaire à la fourniture de services de transport aérien.

3. Chaque entreprise de transports aériens désignée pourra assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante ou, à son gré, choisir de les confier, en totalité ou en partie, à l'une des agences concurrentes en la matière. Ces droits ne seront limités que par les contraintes matérielles liées à la sûreté des aéroports.

4. Chaque entreprise de transports aériens de chaque Partie contractante pourra vendre sur le territoire de l'autre Partie contractante des services de transport aérien directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses représentants commerciaux. Chaque entreprise pourra vendre les services considérés et toute personne aura la latitude d'acheter ces services dans la monnaie de ce territoire ou dans une monnaie librement convertible.

5. L'entreprise de transports aériens d'une Partie contractante sera autorisée à payer les dépenses, y compris les achats de carburants, effectuées sur le territoire de l'autre Partie contractante en monnaie locale. A sa discrétion, l'entreprise de transports aériens d'une Partie contractante pourra régler lesdites dépenses effectuées sur le territoire de l'autre Partie contractante dans une monnaie librement convertible, conformément aux réglementations locales concernant les monnaies.

6. Aucune des Parties contractantes n'imposera à l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante une obligation quelconque en matière de capacité, de fréquence ou de trafic qui soit incompatible avec l'objet du présent Accord.

#### *Article VI. DROITS DE DOUANE*

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, les aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée d'une Partie contractante assurant les services convenus, ainsi que les carburants, les huiles de graissage, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits ou pris à bord d'aéronefs sur le territoire de la seconde Partie contractante par l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, ou pour le compte de ladite entreprise et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de ladite entreprise, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits imposés dans le territoire de la seconde Partie contractante, d'un traitement non moins favorable que le traitement accordé aux entreprises nationales de transports aériens assurant des transports aériens internationaux ou aux entreprises de transports aériens de la nation la plus favorisée.

2. Les aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée d'une Partie contractante qui, dans le cadre des services convenus, effectuent un vol en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou à travers ledit territoire seront admis temporairement en franchise de douane, tout en restant soumis, par ailleurs, aux règlements douaniers de cette autre Partie contractante. Les approvisionnements en carburants, huiles de graissage et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée d'une Partie contractante seront exonérés, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des droits de douane, frais d'inspection ou droits ou taxes analogues, même si lesdits approvisionnements sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués dans ce territoire.

3. Les exonérations prévues au présent article seront également disponibles lorsque l'entreprise de transports aériens d'une Partie contractante aura passé un contrat avec une autre entreprise de transports aériens qui jouit également des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des articles visés au paragraphe 2 du présent article.

### Article VII. SÛRETÉ

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante, et non périmés, seront reconnus valides par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des transports aériens prévus dans le présent Accord, sous réserve que les conditions d'octroi ou de validation de ces certificats, brevets ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude ou des licences accordés ou validés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sûreté appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des entreprises de transports aériens désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante n'applique pas en la matière des normes et des conditions au moins aussi rigoureuses que les normes et conditions minimales qui pourraient être requises en vertu de la Convention, elle informera cette autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour répondre à ces normes et conditions, et ladite Partie contractante prendra les dispositions qui conviennent. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, suspendre, limiter, annuler les autorisations d'exploitation et les permissions techniques accordées à une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer à cet égard telles conditions appropriées qu'elle jugera nécessaires, au cas où l'autre Partie contractante ne prendrait pas lesdites dispositions dans un délai raisonnable.

3. Si une situation d'urgence l'exige, une Partie contractante pourra, avant les consultations visées au paragraphe 2, se réserver le droit de refuser, suspendre, limiter, annuler les autorisations d'exploitation et les permissions techniques accordées à une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer à cet égard telles conditions appropriées qu'elle jugera nécessaires. Toute mesure prise conformément aux dispositions du présent paragraphe ou du paragraphe précédent cessera au moment où l'autre Partie contractante respectera les normes de sûreté visées au présent article.

### Article VIII. APPLICATIONS DES LOIS

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes qui régissent, sur le territoire de cette Partie contractante, l'entrée ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou bien la circulation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour à l'intérieur de ce territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes qui régissent, sur le territoire de cette Partie contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronefs (par exemple, les lois et règlements relatifs à l'entrée, à la sortie, à la sûreté de l'aviation civile, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les lois et règlements postaux) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour dans le territoire de la première Partie contractante.

### Article IX. RETRAIT OU MODIFICATION D'UNE AUTORISATION

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, suspendre, limiter, annuler les autorisations d'exploitation et les permissions techniques accordées à une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer à cet égard telles conditions appropriées qu'elle jugera nécessaires, si elle n'est pas certaine qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre

les mains de ressortissants de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante se réserve également le droit de refuser, suspendre, limiter, annuler les autorisations d'exploitation et les permissions techniques accordées à une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer à cet égard telles conditions appropriées qu'elle jugera nécessaires, si l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante n'observe pas les lois et règlements de la première Partie contractante.

2. Avant d'exercer le droit que lui donne le paragraphe 1 du présent article de refuser, suspendre, limiter, annuler les autorisations d'exploitation et les permissions techniques accordées à une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer à cet égard telles conditions appropriées qu'elle jugera nécessaire, la Partie contractante qui désire exercer ce droit en donnera notification à l'autre Partie contractante et, en même temps, à l'entreprise de transports aériens intéressée. Ladite notification devra indiquer la raison des mesures envisagées et ménagera à l'autre Partie contractante la possibilité de procéder à des consultations sur la question. Toute décision visant à retirer le certificat ou l'autorisation ou à imposer des conditions prendra effet à la date indiquée dans ladite notification (cette date devra être postérieure d'au moins un mois à la date à laquelle la notification serait reçue par la Partie contractante à laquelle elle est adressée, si elle suivait la voie normale de transmission), à moins que ladite notification ne soit retirée avant cette date.

3. Le présent article ne limite pas les droits qu'a l'une ou l'autre Partie contractante de refuser, suspendre, limiter ou annuler, ou d'imposer telles conditions appropriées qu'elle jugera nécessaire, conformément aux dispositions de l'article VII (Sûreté) et de la section VII (Sécurité) de l'annexe. Au cas où l'une des Parties contractantes agirait de la manière prévue par le présent article, l'article VII ou la section VII de l'annexe, il ne sera pas porté atteinte aux droits que l'article XII (Règlement des différends) accorde à l'autre Partie contractante.

#### *Article X. CONSULTATIONS*

L'une ou l'autre Partie pourra à tout moment demander des consultations concernant le présent Accord. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, ces consultations commenceront dès que possible et au plus tard 60 jours à compter de la date à laquelle une Partie contractante aura reçu la demande de l'autre Partie contractante.

#### *Article XI. MODIFICATION DE L'ACCORD*

Au cas où l'une des Parties contractantes souhaiterait modifier l'un quelconque des termes du présent Accord, elle pourra demander des consultations avec l'autre Partie contractante. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, lesdites consultations, qui pourront être menées oralement ou par écrit, devront commencer au cours des 60 jours qui suivront la date de la demande. Toute modification ainsi convenue prendra effet et fera partie intégrante du présent Accord après avoir été confirmée au moyen d'un échange de notes diplomatiques.

#### *Article XII. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS*

1. Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord, autre que les différends qui peuvent survenir à l'occasion de l'enregistrement de tarifs précis, et qui ne sera pas résolu au cours d'une première série de consultations officielles pourra, si les Parties contractantes en conviennent d'un commun accord, être porté devant une personne ou un organisme. Si les Parties contractantes ne s'entendent pas pour appliquer cette méthode, le différend sera soumis, à la demande de l'une ou l'autre des deux Parties contractantes, à un arbitrage en conformité des procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage sera rendu par un tribunal de trois arbitres qui sera composé comme suit :

a) Dans les 30 jours qui suivent la date de réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante nommera un arbitre. Dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, lesdits arbitres désigneront d'un commun accord le tiers arbitre qui sera le président du tribunal d'arbitrage.

b) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de nommer un arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa a du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner le ou les arbitres requis. Si le Président du Conseil est ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président le plus ancien dans ses fonctions, et qui ne sera pas récusé pour une raison identique, sera chargé de la désignation.

3. A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, le tribunal d'arbitrage définira le domaine de sa juridiction en conformité du présent Accord et établira sa propre procédure. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie, dans les 15 jours qui suivront la désignation du tiers arbitre, pour déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et pour déterminer les procédures spécifiques à suivre.

4. A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, chaque Partie contractante soumettra un mémoire dans les 45 jours qui suivent la date à laquelle le tiers arbitre aura été désigné. Les répliques seront dues dans les 60 jours suivants. A la demande de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, ou de son propre chef, le tribunal tiendra séance dans les 15 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la fin de la séance ou, s'il n'est pas tenu de séance, suivant la date à laquelle les deux répliques sont soumises. La décision de la majorité des membres du tribunal prévaudra.

6. Les Parties contractantes pourront soumettre une demande d'éclaircissements au sujet de la décision dans les 15 jours suivant la date à laquelle celle-ci a été rendue, et tout éclaircissement ainsi fourni devra l'être dans les 15 jours suivant ladite demande.

7. Chaque Partie contractante, en conformité avec sa législation nationale, donnera plein effet à toute décision ou sentence du tribunal d'arbitrage et, si la législation nationale empêche qu'il soit donné plein effet à ladite décision ou sentence, elle s'emploiera de son mieux, en conformité avec ladite législation, à ce qu'elle ait plein effet.

8. Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et frais des arbitres, seront prises en charge à égalité par les Parties contractantes. Toute dépense engagée par le Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le cadre des procédures visées à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article sera considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal d'arbitrage.

#### Article XIII. DÉNONCIATION

L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, à tout moment suivant l'entrée en vigueur du présent Accord, notifier à l'autre Partie contractante sa décision d'y mettre fin par écrit au moyen des voies diplomatiques. Elle devra donner notification en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra fin un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. Au cas où l'autre Partie contractante n'accuserait pas réception de la notification, celle-ci sera tenue pour reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XIV. ENREGISTREMENT*

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## ANNEXE B

## SECTION I

*Routes ouvertes aux entreprises de transports aériens des Etats-Unis d'Amérique*

Les entreprises de transports aériens des Etats-Unis désignées en vertu du présent Accord seront, conformément aux termes de leur désignation, autorisées à assurer des services réguliers de transport aérien sur les routes suivantes :

*Pacifique Sud*

1. a) Des Etats-Unis (à l'exclusion de Guam et du Commonwealth des îles Mariannes septentrionales) via l'île de Canton, la Polynésie française, Fidji, la Nouvelle-Calédonie et la Nouvelle-Zélande à Sydney, Melbourne, Darwin, Perth, Brisbane,<sup>1)</sup> Cairns<sup>1)</sup> et à un autre point<sup>1)</sup> devant être déterminé par le Gouvernement des Etats-Unis et au-delà à la Nouvelle-Zélande, l'Asie du Sud-Est, l'Asie du Sud, l'Afrique, l'Europe (y compris le Royaume-Uni) et au-delà.

b) Huit points supplémentaires d'Australie pourront uniquement être desservis via l'un quelconque ou plusieurs des points d'entrée ou de sortie d'Australie spécifiés et/ou déterminés, stipulés à l'alinéa a qui précède. Ces huit points pourront être modifiés à tout moment.<sup>1)</sup>

*Pacifique Nord*

2. Des Etats-Unis (à l'exclusion de Guam et du Commonwealth des îles Mariannes septentrionales) via le Canada, le Japon, l'Asie du Sud-Est, y compris la République des Philippines, à deux points quelconques d'Australie, à choisir entre Sydney, Melbourne, Brisbane et Cairns.

*Guam et Commonwealth des îles Mariannes septentrionales*

3. De Guam et du Commonwealth des îles Mariannes septentrionales à deux points quelconques à choisir entre Sydney, Melbourne Perth, Darwin, Brisbane, Cairns ou un point devant être déterminé par le Gouvernement des Etats-Unis.

## SECTION II

*Routes ouvertes aux entreprises de transports aériens d'Australie*

Les entreprises de transports aériens d'Australie désignées en vertu du présent Accord seront, conformément aux termes de leur désignation, autorisées à assurer des services réguliers de transport aérien sur les routes suivantes :

*Pacifique Sud*

1. a) D'Australie via la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie, Fidji, les Samoa américaines<sup>2)</sup>, l'île de Canton, la Polynésie française et le Canada à Honolulu, San

<sup>1)</sup> Les vols desservant ces points pourront opérer au-delà de l'Australie sans droits de trafic (tronçon de route sans droits de trafic uniquement) pour des pays tiers.

<sup>2)</sup> Pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou tête de ligne.

Francisco, Los Angeles<sup>1)</sup>, New York et à trois autres points<sup>2)</sup> devant être déterminés par le Gouvernement de l'Australie et au-delà au Canada, au Royaume-Uni et à l'Europe et au-delà.

b) Huit points supplémentaires des Etats-Unis pourront uniquement être desservis via l'un quelconque ou plusieurs des points d'entrée ou de sortie des Etats-Unis spécifiés et/ou déterminés, stipulés à l'alinéa a qui précède. Ces huit points pourront être modifiés à tout moment<sup>3)</sup>.

#### *Pacifique Nord*

2. D'Australie via tout point en Asie (y compris Hong Kong, le Japon, la Corée et Taïpeh, ce point pouvant être modifié de temps en temps) à deux points quelconques des Etats-Unis à choisir entre Honolulu, Los Angeles, San Francisco et New York<sup>3)</sup>.

#### *Guam et Commonwealth des îles Mariannes septentrionales*

3. D'Australie à Guam et au Commonwealth des îles Mariannes septentrionales et au-delà à deux points quelconques à choisir entre Tokyo, Nagoya, Fukuoka, Séoul, Taïpeh, Beijing et un point supplémentaire à déterminer. Les points au-delà pourront être modifiés de temps en temps.

### SECTION III

#### *Notes concernant les routes*

1. Les services assurés sur les routes convenues débiteront ou prendront fin dans le territoire du pays d'origine de l'entreprise de transports aériens désignée.

2. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées de chaque Partie contractante, lors de tout vol, pourront à leur gré et sans perdre l'un quelconque des droits d'assurer un trafic aérien qui leur sont autrement accordés en vertu du présent Accord :

- a) Exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens, ou dans les deux sens;
- b) Regrouper différents numéros de vol pour l'exploitation d'un aéronef donné;
- c) Transférer le trafic de l'un quelconque de ses aéronefs à l'un quelconque de ses autres aéronefs à tout point de la route;
- d) Supprimer des escales; et
- e) Desservir deux points quelconques ou plus lors d'un vol.

3. Sur chaque tronçon des routes ci-dessus, chaque entreprise de transports aériens désignée pourra assurer un service de transport aérien international sans préjudice des changements pouvant être apportés, à l'un quelconque des points situés sur la route, au type ou au nombre d'aéronefs en exploitation, sous réserve que, dans le cas d'un service en provenance dudit point, le service au-delà de ce point soit le prolongement du service à partir du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transports aériens et que, dans le cas d'un service en direction dudit point, le service assuré vers le territoire

<sup>1)</sup> A moins d'être assurés via San Francisco et New York, les services au-delà de Los Angeles vers le Royaume-Uni et l'Europe et au-delà pourront être assurés de la façon suivante :

— A partir de septembre 1991, vers l'Europe et au-delà mais pas vers le Royaume-Uni;

— A partir de septembre 1992, vers l'Europe et au-delà et à raison de quatre vols par semaine au maximum vers le Royaume-Uni et au-delà;

— A partir de septembre 1993, vers le Royaume-Uni et l'Europe et au-delà.

<sup>2)</sup> Les vols desservant ces points pourront opérer au-delà des Etats-Unis sans droits de trafic (tronçon de route sans droits de trafic uniquement) pour des pays tiers.

<sup>3)</sup> Les services assurés par la ou les entreprises de transports aériens désignées pourront débiter à la date qui sera déterminée d'un commun accord par les deux Parties contractantes et qui devra en tout cas intervenir avant la date à laquelle les entreprises de transports aériens désignées des Etats-Unis assureront au total huit fréquences hebdomadaires sur la route du Pacifique Nord des Etats-Unis.

de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transports aériens soit le prolongement du service en deçà de ce point; sous réserve également que lesdits changements soient conformes à la capacité autorisée.

4. En assurant ou en se réservant d'assurer les services autorisés sur les routes convenues, une entreprise de transports aériens d'une Partie contractante qui est dûment habilitée à assurer lesdits services pourra conclure des accords de coopération commerciale avec une entreprise de transports aériens de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits accords n'englobent pas du cabotage ou une mise en commun des recettes. Chaque Partie contractante autorisera lesdits accords sur la base de la réciprocité, dans la mesure où elle autoriserait de tels accords si l'entreprise de transports de l'autre Partie contractante était une entreprise ressortissante de son propre pays, et elle pourra exiger que lesdits accords soient conformes aux règles d'information des consommateurs spécifiées dans sa législation nationale. Aucune Partie contractante ne refusera d'autoriser de tels accords exclusivement entre entreprises de transports des Parties contractantes. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante tiendront dûment compte du caractère confidentiel des informations exclusives dans toutes règles relatives à l'enregistrement.

#### SECTION IV

Il est convenu entre les Parties contractantes :

1. Que les deux Gouvernements désirent non seulement favoriser et encourager pour le bien général de l'humanité la répartition la plus large possible des avantages des voyages aériens aux tarifs les plus bas possibles qui soient compatibles avec de sains principes économiques, mais encore stimuler les voyages aériens internationaux, comme moyen de développer entre les peuples l'entente amicale et la bonne volonté et de faire servir également les nombreux avantages indirects de ce mode de transport à la prospérité commune des deux pays.

2. Que les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties contractantes desservant les routes définies dans la présente annexe auront la possibilité d'exploiter dans les mêmes conditions d'équité et d'égalité les services convenus. Si l'entreprise de transports aériens désignée d'une Partie contractante ne peut temporairement profiter de cette possibilité, du fait de la guerre ou pour des raisons qui dépendent de l'autre Partie contractante, les deux Parties contractantes examineront la situation en vue d'aider ladite entreprise de transports aériens à mettre pleinement à profit la possibilité de participer dans des conditions d'équité et d'égalité aux services convenus.

3. Que, dans l'exploitation par l'entreprise de transports aériens désignée d'une des Parties contractantes des services long-courriers indiqués dans la présente annexe, les intérêts de toute entreprise de transports aériens de l'autre Partie contractante devront être pris en considération de manière à ce que les services assurés par cette dernière sur tout ou partie de la même route ne soient pas affectés d'une manière excessive.

4. Que l'ensemble des services de transports aériens que les entreprises désignées des deux Parties contractantes s'offriront à fournir sur les routes indiquées dans la présente annexe devra être en rapport étroit avec les besoins du public en matière de transports aériens.

5. Que les services assurés en vertu du présent Accord et de son annexe par chaque entreprise de transports aériens désignée auront toujours pour but essentiel de fournir une capacité correspondant aux demandes de trafic entre le pays qui désigne ladite entreprise et le pays de destination définitive du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer, en trafic international, dans l'exploitation de ces services, des passagers, des marchandises ou du courrier, à destination et en provenance de pays tiers, en un ou plusieurs points de la route indiquée dans l'annexe au présent Accord, sera appliqué conformément aux principes

généraux de développement méthodiques auxquels souscrivent les deux Gouvernements et sera soumis au principe général suivant lequel la capacité doit être en rapport avec :

- a) Les besoins de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- b) Les besoins de l'exploitation des services long-courriers; et
- c) Les besoins de trafic de la région desservie par l'entreprise de transports aériens, compte tenu des services locaux et régionaux.

6. Chaque Partie contractante prendra toutes les mesures appropriées, dans son domaine de juridiction, pour éliminer toutes formes de discrimination ou de concurrence déloyale ayant un effet négatif sur la possibilité qu'a l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante de faire face à la concurrence dans le domaine des services internationaux de transports aériens faisant l'objet du présent Accord.

## II

AMBASSADE D'AUSTRALIE  
WASHINGTON (D.C.)

Le 23 mars 1989

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur de me référer à votre note du 23 mars 1989, libellée comme suit :

*[Voir note I]*

J'ai l'honneur de confirmer que les propositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de l'Australie et que votre note et la présente réponse constitueront un accord entre nos deux Gouvernements, lequel prendra effet ce jour. Les dispositions contenues à l'annexe B de votre note entreront en vigueur le 20 août 1988. Une fois entré en vigueur, le présent Accord remplacera l'Accord modifiant l'Accord entre le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique relatif aux transports aériens, entré en vigueur par échange de notes à Washington le 12 août 1957.

*[Signé]*

F. RAWDON DALRYMPLE  
Ambassadeur

Son Excellence Monsieur James A. Baker, III  
Secrétaire d'Etat  
Washington (D.C.)

*[Annexes comme sous la note I]*

---



No. 4776. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND THROUGH THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT LONDON ON 7 FEBRUARY 1958<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED.<sup>3</sup> CANBERRA, 4 AND 23 AUGUST 1988

*Authentic text: English.*

*Registered by Australia on 8 June 1989.*

## I

BRITISH HIGH COMMISSION

CANBERRA

4 August 1988

Note No. 59/88

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Australia for Air Services between and beyond Their Respective Territories signed at London on 7 February 1958 (hereinafter referred to as "the Agreement") as subsequently amended.<sup>1</sup>

I have the honour to propose that the Agreement, as amended, be further amended by adding the following new article on aviation security which shall be placed immediately after Article 8 in the Agreement and shall bear the number 8(A):

### "Article 8(A). AVIATION SECURITY

"(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and, in particular, their obligations under the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, as amended,<sup>3</sup> the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963,<sup>4</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970<sup>5</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971),<sup>6</sup> form an integral part of this Agreement.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 23, and annex A in volumes 497, 590, 975 and 1429.

<sup>2</sup> Came into force on 23 August 1988, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

<sup>3</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.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 704, p. 219.

<sup>5</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>6</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

“(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other 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 aviation security Standards and Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applied by both Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry, operators who have 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. In this paragraph the reference to aviation security standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aforementioned aviation security provisions. Each Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such difference.

“(4) Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of the other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat to civil aviation.

“(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, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life.

“(6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory resolution of the matter within 15 days from the date of receipt of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorisations or technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party. When justified by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article”.

If the foregoing is acceptable to the Government of Australia, I have the honour to propose that this Note and your reply shall constitute an agreement between our two Governments which shall enter into force on the date of your reply.

Accept, Minister, the assurances of my highest consideration.

[Signed]

A. J. COLES

## II

MINISTER FOR TRADE NEGOTIATIONS  
PARLIAMENT HOUSE  
CANBERRA

23 August 1988

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Note, dated 4 August 1988, which reads as follows:

*[See note I]*

I have the further honour to confirm that the proposal is acceptable to the Government of Australia, and that consequently your Note and this Note in reply shall constitute an agreement between our two Governments which shall enter into force on the date of this reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

*[Signed]*

MICHAEL DUFFY

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 4776. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À LONDRES LE 7 FÉVRIER 1958<sup>1</sup>

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ, TEL QUE MODIFIÉ<sup>3</sup>. CANBERRA, 4 ET 23 AOÛT 1988

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Australie le 8 juin 1989.*

## I

### HAUT COMMISSARIAT BRITANNIQUE CANBERRA

Le 4 août 1988

Note n° 59/88

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement australien relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà signé à Londres le 7 février 1958 (ci-après dénommé l'« Accord »), tel qu'amendé<sup>4</sup> par la suite.

J'ai l'honneur de proposer que l'Accord, tel qu'amendé, soit modifié une nouvelle fois par l'introduction du nouvel article ci-après relatif à la sécurité de l'aviation qui sera inséré immédiatement après l'article 8 de l'Accord et portera le numéro 8(A) :

#### « Article 8(A). SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1) La garantie de sécurité à l'égard des aéronefs civils, de leurs passagers et équipages étant une condition préalable essentielle pour l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que leurs obligations qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de veiller à la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale et, en particulier, leurs obligations au titre de la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, telle qu'amendée<sup>5</sup>, la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs ouverte à la signature à Tokyo, le 14 septembre 1963<sup>6</sup>, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ouverte à la signature à La Haye, le 16 décembre 1970<sup>6</sup> et la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ouverte à la signature à Montréal, le 23 septembre 1971<sup>6</sup> constituent un élément essentiel du présent Accord.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 23, et annexe A des volumes 497, 590, 975 et 1429.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 23 août 1988, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

<sup>3</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.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 704, p. 219.

<sup>5</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>6</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

2) Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

3) Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions des standards internationaux et pratiques recommandées relatifs à la sécurité de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes exige que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans ses registres respectifs ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire ou encore que les exploitants des aéroports situés sur son territoire agissent conformément avec lesdites dispositions relatives à la sécurité. Dans le présent paragraphe toute mention des standards relatifs à la sécurité de l'aviation fait aussi référence aux divergences qui auront été notifiées par la Partie contractante concernée. Chacune des Parties contractantes informe l'autre Partie contractante de toute divergence entre sa réglementation et ses pratiques nationales et les dispositions susmentionnées relatives à la sécurité de l'aviation. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante en vue d'examiner ladite divergence.

4) Chacune des Parties contractantes convient qu'il peut être exigé de ses lignes aériennes qu'elles observent les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation visées au paragraphe 3 requises par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'accès au territoire de l'autre Partie contractante, le séjour sur ce territoire et la sortie. Chacune des Parties contractantes prend sur son territoire les mesures nécessaires afin de protéger les aéronefs et d'inspecter les passagers et leurs bagages à main et en vue du contrôle adéquat de l'équipage, des marchandises et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. En outre chacune des Parties contractantes considère favorablement toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures spéciales de sécurité de caractère raisonnable aux fins d'assurer une protection contre une menace précise en matière d'aviation civile.

5) Lorsqu'il se produit un incident ou la menace d'un incident visant à la capture illicite des aéronefs civils ou tous autres actes illicites à l'encontre de la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures visant à mettre fin audit incident ou à ladite menace aussi rapidement qu'il est possible sans risquer de mettre en danger la vie humaine.

6) Lorsqu'une des Parties contractantes a des raisons légitimes de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation exposées au présent article, les autorités aériennes de cette Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aériennes de l'autre Partie contractante. L'absence d'un accord satisfaisant en la matière dans les 15 jours suivant la date de réception de la demande constitue un motif suffisant de recours à des mesures visant à restreindre, révoquer, limiter ou soumettre à certaines conditions l'attribution des autorisations d'exploitation ou des licences techniques d'une ligne aérienne ou des lignes aériennes de l'autre Partie contractante. Lorsqu'une menace imminente le justifie, l'une des Parties contractantes peut prendre des mesures intérimaires avant l'expiration du délai de 15 jours. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que les dispositions relatives à la sécurité exposées au présent article sont appliquées par l'autre Partie contractante. »

Si les propositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement australien, je propose que la présente note et votre réponse constituent un accord entre nos deux Gouvernements qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veillez agréer, etc.

[Signé]

A. J. COLES

## II

MINISTÈRE DES NÉGOCIATIONS COMMERCIALES  
PARLIAMENT HOUSE  
CANBERRA

Le 23 août 1988

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date du 4 août 1988 dont la teneur suit :

[Voir note I]

Je tiens à confirmer l'acceptation de votre proposition par le Gouvernement australien qui convient que par conséquent votre Note et la présente réponse constituent un accord entre nos deux Gouvernements, lequel entrera en vigueur à la date de la présente réponse.

Veillez agréer, etc.

[Signé]

MICHAEL DUFFY

---

No. 7312. OPTIONAL PROTOCOL TO THE VIENNA CONVENTION ON DIPLOMATIC RELATIONS, CONCERNING THE COMPULSORY SETTLEMENT OF DISPUTES. DONE AT VIENNA ON 18 APRIL 1961<sup>1</sup>

N° 7312. PROTOCOLE DE SIGNATURE FACULTATIVE À LA CONVENTION DE VIENNE SUR LES RELATIONS DIPLOMATIQUES, CONCERNANT LE RÈGLEMENT OBLIGATOIRE DES DIFFÉRENDS. FAIT À VIENNE LE 18 AVRIL 1961<sup>1</sup>

---

ACCESSION

*Instrument deposited on:*

6 June 1989

BULGARIA

(With effect from 6 July 1989.)

*Registered ex officio on 6 June 1989.*

---

ADHÉSION

*Instrument déposé le :*

6 juin 1989

BULGARIE

(Avec effet au 6 juillet 1989.)

*Enregistré d'office le 6 juin 1989.*

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 500, p. 241; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 7 to 16, as well as annex A in volumes 1033, 1038, 1098, 1137, 1172 and 1368.

---

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 500, p. 241; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 7 à 16, ainsi que l'annexe A des volumes 1033, 1038, 1098, 1137, 1172 et 1368.

No. 14668. INTERNATIONAL COVENANT ON CIVIL AND POLITICAL RIGHTS. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 16 DECEMBER 1966<sup>1</sup>

N° 14668. PACTE INTERNATIONAL RELATIF AUX DROITS CIVILS ET POLITIQUES. ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 16 DÉCEMBRE 1966<sup>1</sup>

NOTIFICATION under article 4 (3)

NOTIFICATION en vertu du paragraphe 3 de l'article 4

*Received on:*

*Reçue le :*

7 June 1989

7 juin 1989

ARGENTINA

ARGENTINE

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Nueva York, 7 de junio de 1989

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia en calidad de depositario del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos que fuera ratificado por la República Argentina el 2 de junio de 1986, y en relación con el artículo 4 de dicho instrumento internacional, pongo en su conocimiento que el día 29 de mayo de 1989 se proclamó por 30 días el estado de sitio en todo el territorio nacional, a raíz de la existencia de hechos cuya gravedad pone en peligro el goce efectivo de los derechos humanos y las libertades fundamentales del conjunto de la comunidad, circunstancias de hecho que motivaron la declaración del estado de sitio.

Tal como ha trascendido en la opinión pública internacional, los lamentables episodios acaecidos recientemente en el país tuvieron comienzo con la perpetración de ataques, asaltos y saqueos a supermercados y otros comercios minoristas, y si bien es cierto, tales acontecimientos fueron protagonizados en su mayoría, por personas que pertenecen a sectores carenciados de la población, en casi todos los casos se constató la existencia de instigadores que en forma concertada incitaban a la población a cometer actos vandálicos y otros desmanes.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 999, p. 171; vol. 1057, p. 407 (rectification of authentic Spanish text); vol. 1059, p. 451 (corrigendum to vol. 999), and annex A in volumes 1007, 1008, 1022, 1026, 1031, 1035, 1037, 1038, 1039, 1065, 1066, 1075, 1088, 1092, 1103, 1106, 1120, 1130, 1131, 1132, 1136, 1138, 1141, 1144, 1147, 1150, 1151, 1161, 1181, 1195, 1197, 1199, 1202, 1203, 1205, 1207, 1211, 1213, 1214, 1216, 1218, 1222, 1225, 1249, 1256, 1259, 1261, 1272, 1275, 1276, 1279, 1286, 1289, 1291, 1295, 1296, 1299, 1305, 1308, 1312, 1314, 1316, 1324, 1328, 1329, 1333, 1334, 1338, 1339, 1344, 1347, 1348, 1349, 1351, 1352, 1354, 1356, 1357, 1358, 1360, 1365, 1379, 1387, 1389, 1390, 1392, 1393, 1399, 1403, 1404, 1408, 1409, 1410, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1424, 1427, 1429, 1434, 1435, 1436, 1437, 1438, 1439, 1441, 1443, 1444, 1455, 1457, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1475, 1477, 1478, 1479, 1482, 1484, 1485, 1487, 1488, 1490, 1491, 1492, 1495, 1498, 1499, 1501, 1502, 1505, 1506, 1508, 1510, 1512, 1513, 1515, 1520, 1522, 1525, 1527, 1530, 1533 and 1534.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 999, p. 171; vol. 1057, p. 407 (rectification du texte authentique espagnol); vol. 1059, p. 451 (corrigendum au vol. 999), et annexe A des volumes 1007, 1008, 1022, 1026, 1031, 1035, 1037, 1038, 1039, 1065, 1066, 1075, 1088, 1092, 1103, 1106, 1120, 1130, 1131, 1132, 1136, 1138, 1141, 1144, 1147, 1150, 1151, 1161, 1181, 1195, 1197, 1199, 1202, 1203, 1205, 1207, 1211, 1213, 1214, 1216, 1218, 1222, 1225, 1249, 1256, 1259, 1261, 1272, 1275, 1276, 1279, 1286, 1289, 1291, 1295, 1296, 1299, 1305, 1308, 1312, 1314, 1316, 1324, 1328, 1329, 1333, 1334, 1338, 1339, 1344, 1347, 1348, 1349, 1351, 1352, 1354, 1356, 1357, 1358, 1360, 1365, 1379, 1387, 1389, 1390, 1392, 1393, 1399, 1403, 1404, 1408, 1409, 1410, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1424, 1427, 1429, 1434, 1435, 1436, 1437, 1438, 1439, 1441, 1443, 1444, 1455, 1457, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1475, 1477, 1478, 1479, 1482, 1484, 1485, 1487, 1488, 1490, 1491, 1492, 1495, 1498, 1499, 1501, 1502, 1505, 1506, 1508, 1510, 1512, 1513, 1515, 1520, 1522, 1525, 1527, 1530, 1533 et 1534.



Las medidas de urgencia adoptadas originalmente por el Gobierno Nacional resultaron insuficientes para conjurar la crisis y sofocar los ataques y los asaltos, que se extendieron luego a transeúntes y casas de familia alterando así gravemente el orden público y la seguridad común.

Asimismo, la presencia de agitadores que contaban con capacidad logística para interferir los medios de comunicación y que además hacían uso de armas de fuego, suscitaron hechos de violencia material e intimidación, provocando así un cuadro generalizado de inseguridad y alarma en el conjunto de la población, que obligó a las autoridades nacionales a adoptar medidas excepcionales tendientes a reestablecer la normalidad, la tranquilidad pública y la paz interior.

Los graves hechos registrados presentan características similares y en la mayoría de los casos idénticas, a pesar de haberse desarrollado en distintas localidades del Estado nacional, a saber Buenos Aires, Chaco, Corrientes, La Pampa, Mendoza, Neuquén, Río Negro, Salta, Sante Fe, San Juan y Tucumán.

Estos acontecimientos, de notoriedad pública, y que como se señalara, configuran un verdadero estado de conmoción interior, impusieron la necesidad de adoptar medidas de emergencia, lo que se efectivizó mediante la declaración del estado de sitio por decreto No. 714/89 del Poder Ejecutivo Nacional, ratificado inmediatamente después por la Ley No. 23.662 del Honorable Congreso de la Nación.

#### *Medidas adoptadas*

Cabe señalar que ninguna de las medidas adoptadas en virtud del estado de sitio, vulneran o afectan los derechos intangibles tutelados en el artículo 4, inciso 2, del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Por el contrario, las medidas tomadas se limitan a restringir la libertad ambulatoria de los habitantes, habiéndose registrado hasta la fecha el arresto de sólo 24 personas por orden del Poder Ejecutivo Nacional, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 23 de la Constitución Nacional.

Por otra parte, se ha delegado a los Gobernadores de las Provincias y, en el caso de la Capital Federal, al Ministro del Interior, la facultad de restringir el derecho de reunión, debiéndose contar con la autorización previa de dichas autoridades para la realización de reuniones de carácter político o que por su naturaleza pudieran generar hechos que perturben el orden público.

Además, los Gobernadores de las Provincias pueden también establecer restricciones al derecho de libre circulación, por tiempo determinado, en aquellos ámbitos geográficos bajo sus respectivas jurisdicciones, en los que pudieran acaecer hechos susceptibles de alterar la paz interior.

Por último, cabe anticipar que el Gobierno argentino, respetuoso de los compromisos internacionales contraídos — especialmente en todo lo referido a la promoción y protección de los derechos humanos — tiene el propósito de informar, por su intermedio, oportuna y adecuadamente a todos los Estados partes en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, tanto acerca del desarrollo de los acontecimientos, como así también sobre las medidas adoptadas para restablecer la normalidad, y del efecto que las mismas puedan tener en el goce y ejercicio efectivo de los derechos humanos y libertades fundamentales tutelados en dicho Pacto.

[TRANSLATION]

New York, 7 June 1989

I have the honour to write to you in your capacity as depositary of the International Covenant on Civil and Political Rights<sup>1</sup> which the Argentine Republic ratified on 2 June 1986, and, with reference to article 4 of that international instrument, to inform you that, on 29 May 1989, a state of siege was proclaimed throughout the national territory for a period of 30 days in response to events whose seriousness jeopardizes the effective enjoyment of human rights and fundamental freedoms by the entire community, objective conditions which have prompted the declaration of the state of siege.

As world public opinion has learned, the regrettable incidents which have occurred recently in the country started with the perpetration of attacks, break-ins and looting at supermarkets and other retail shops, and, while these acts have, for the most part, been committed by individuals from the disadvantaged segments of society, in nearly every case the presence of instigators has been noted, who have, in a co-ordinated way, incited the population to commit acts of vandalism and other abuses.

The emergency measures originally adopted by the national Government proved inadequate to resolve the crisis and stop the attacks and break-ins, which spread to involve passers-by and private homes, thereby seriously disturbing public order and general security.

In addition, the presence of agitators who possess the logistic capacity to interfere with communications and who, moreover, have used firearms, led to acts of physical violence and intimidation, thereby creating a generalized climate of insecurity and fear among the population at large which forced the national authorities to take extraordinary measures to restore normality, public tranquillity and domestic peace.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 999, p. 171; vol. 1057, p. 407 (rectification of authentic Spanish text), vol. 1059, p. 451 (corrigendum to vol. 999).

[TRADUCTION]

New York, 7 juin 1989

J'ai l'honneur de m'adresser à vous en votre qualité de dépositaire du Pacte international relatif aux droits civils et politiques<sup>1</sup> qui a été ratifié par la République argentine le 2 juin 1986 et, en ce qui concerne l'article 4 de cet instrument international, je tiens à porter à votre connaissance que le 29 mai 1989, l'état de siège a été proclamé pour une durée de 30 jours sur tout le territoire national car des événements dont la gravité met en danger la jouissance effective des droits de l'homme et des libertés fondamentales de l'ensemble de la communauté sont survenus qui ont motivé cette proclamation.

Comme l'opinion publique internationale a pu s'en rendre compte, les événements regrettables survenus récemment dans le pays ont commencé par des dégradations, des attaques et des pillages de supermarchés et d'autres commerces de détail et, s'il est certain que les protagonistes de tels événements étaient pour la plupart des personnes appartenant aux couches défavorisées de la population, dans presque tous les cas, on a pu constater la présence d'agitateurs qui ont agi de concert pour inciter la population à commettre des actes de vandalisme et d'autres excès.

Les mesures d'urgence adoptées initialement par le Gouvernement national se sont révélées insuffisantes pour surmonter cette crise et mettre un terme aux agressions et aux attaques qui ont ensuite été commises contre des passants et des habitations, ce qui a gravement compromis l'ordre public et la sécurité nationale.

De même, la présence d'agitateurs qui disposaient de toute la logistique nécessaire pour brouiller les moyens de communication et avaient fait usage d'armes à feu, a provoqué des actes de violence physique et d'intimidation, créant ainsi une atmosphère généralisée d'insécurité et d'inquiétude au sein de l'ensemble de la population, qui a obligé les autorités nationales à adopter des mesures exceptionnelles en vue de rétablir une situation normale, la tranquillité publique et la paix intérieure.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 999, p. 171; vol. 1057, p. 407 (rectification du texte authentique espagnol), vol. 1059, p. 451 (corrigendum au vol. 999).

The serious incidents that have occurred have similar and, in the majority of cases, identical characteristics, in spite of the fact that they have taken place in different parts of the country, namely, Buenos Aires, Chaco, Corrientes, La Pampa, Mendoza, Neuquén, Río Negro, Salta, Santa Fe, San Juan and Tucumán.

These widely known events, which, as will be noted, make for a true state of internal disturbance, have made it necessary to take emergency measures; these measures have taken the form of the declaration of a state of siege by decree No. 714/89 of the National Executive, which was immediately ratified by the National Congress by Act No. 23,662.

#### *Measures adopted*

It should be pointed out that none of the measures adopted pursuant to the state of siege impair or affect the inviolable rights protected by article 4, paragraph 2, of the International Covenant on Civil and Political Rights. On the contrary, the measures are limited to restrictions on the freedom of movement of the inhabitants, and, to date, only 24 persons have been detained on the orders of the National Executive in the exercise of the powers vested in it by article 23 of the National Constitution.

In addition, the power to restrict the right of assembly has been delegated to the governors of the provinces and, in the case of the federal capital, to the Minister of the Interior, and the prior authorization of those authorities is required for the holding of political meetings or meetings which by their nature may give rise to acts that might disrupt public order.

Furthermore, the governors of the provinces may also place restrictions on the freedom of movement for specified periods of time in areas under their jurisdiction where events might take place that could disturb domestic peace.

Lastly, it can be expected that the Government of Argentina, faithful to the international commitments it has assumed, especially with respect to the promotion and protection of human rights, will keep all the States Parties to the International Covenant on Civil and Political Rights informed,

Ces graves événements présentaient des caractéristiques similaires dans la plupart des cas, bien qu'ils se soient produits dans des localités différentes du pays, notamment à Buenos Aires, Chaco, Corrientes, La Pampa, Mendoza, Neuquén, Río Negro, Salta, Santa Fe, San Juan y Tucumán.

Ces événements, qui sont de notoriété publique, et qui constituent comme on le verra un véritable état de trouble intérieur, ont mis en évidence la nécessité d'adopter des mesures d'urgence et l'état de siège a été proclamé à cet effet par le décret n° 714/89 du pouvoir exécutif national, ratifié immédiatement après par la loi n° 23 662 du Congrès national.

#### *Mesures adoptées*

Il convient de relever qu'aucune des mesures adoptées en vertu de l'état de siège, ne porte atteinte ni ne déroge aux droits intangibles prévus au paragraphe 2 de l'article 4 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques. Au contraire, les mesures adoptées ne font que restreindre la liberté de circulation des habitants, et jusqu'à présent seules 24 personnes ont été arrêtées par ordre du pouvoir exécutif national, dans l'exercice des pouvoirs que lui confère l'article 23 de la Constitution nationale.

Par ailleurs, on a délégué aux gouverneurs des provinces et, dans le cas de la capitale fédérale, au Ministre de l'intérieur, le pouvoir de limiter le droit de réunion, une autorisation préalable devant être obtenue auprès de ces autorités pour organiser des réunions de caractère politique ou qui, par leur nature, pourraient susciter des événements risquant de troubler l'ordre public.

En outre, les gouverneurs des provinces peuvent également imposer des restrictions au droit à la libre circulation, pendant une durée déterminée, dans les régions géographiques relevant de leurs compétences respectives, où risqueraient de se produire des événements de nature à troubler la paix intérieure.

Enfin, le Gouvernement argentin, respectueux des engagements internationaux contractés, en particulier au regard de la promotion et de la protection des droits de l'homme, tient à donner, par votre intermédiaire toutes les précisions utiles et nécessaires à tous les Etats Parties au Pacte

through you and in a timely and adequate manner, about developments in the situation and about the measures adopted to restore normality and the effect which those measures may have on the enjoyment and effective exercise of the human rights and fundamental freedoms protected by the Covenant.

*Registered ex officio on 7 June 1989.*

---

international relatif aux droits civils et politiques, sur les événements survenus dans le pays, ainsi que sur les mesures adoptées pour rétablir une situation normale, et les effets qu'elles pourraient avoir sur la jouissance et l'exercice effectif des droits de l'homme et des libertés fondamentales garantis par le Pacte.

*Enregistré d'office le 7 juin 1989.*

---

No. 21771. EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN FRANCE AND THE EUROPEAN SPACE VEHICLE LAUNCHER DEVELOPMENT ORGANIZATION RELATING TO SOCIAL SECURITY REGULATIONS APPLICABLE TO STAFF EMPLOYED BY THE ORGANIZATION. PARIS, 11 MARCH 1965<sup>1</sup>

N° 21771. ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LA FRANCE ET L'ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA MISE AU POINT ET LA CONSTRUCTION DE LANCEURS D'ENGINS SPATIAUX RELATIF AU RÉGIME DE SÉCURITÉ SOCIALE APPLICABLE AU PERSONNEL EMPLOYÉ PAR L'ORGANISATION. PARIS, 11 MARS 1965<sup>1</sup>

No. 21772. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC AND THE EUROPEAN SPACE RESEARCH ORGANIZATION RELATING TO SOCIAL SECURITY REGULATIONS APPLICABLE TO STAFF EMPLOYED BY THE EUROPEAN SPACE RESEARCH ORGANIZATION. SIGNED AT PARIS ON 8 OCTOBER 1965<sup>2</sup>

N° 21772. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET L'ORGANISATION EUROPÉENNE DE RECHERCHES SPATIALES RELATIF AU RÉGIME DE SÉCURITÉ SOCIALE APPLICABLE AU PERSONNEL EMPLOYÉ PAR L'ORGANISATION EUROPÉENNE DE RECHERCHES SPATIALES. SIGNÉ À PARIS LE 8 OCTOBRE 1965<sup>2</sup>

TERMINATIONS (*Notes by the Secretariat*)

The Government of France registered on 20 February 1981 the Agreement on social security between the Government of the French Republic and the European Space Agency signed at Paris on 18 May 1979.<sup>3</sup>

The said Agreement, which came into force on 1 March 1980, provides, in its article 7 (1), for the termination of the above-mentioned Agreements of 11 March 1965 and 8 October 1965.

(1 June 1989)

ABROGATIONS (*Notes du Secrétariat*)

Le Gouvernement français a enregistré le 20 février 1981 l'Accord de sécurité sociale entre le Gouvernement de la République française et l'Agence spatiale européenne signé à Paris le 18 mai 1979.<sup>3</sup>

Ledit Accord, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1980, stipule, au paragraphe 1 de son article 7, l'abrogation des Accords susmentionnés des 11 mars 1965 et 8 octobre 1965.

(1<sup>er</sup> juin 1989)

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1306, p. 181.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 189.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 1214, p. 269.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1306, p. 181.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 189.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 1214, p. 269.

No. 22282. PROTOCOL ON THE PRIVILEGES AND IMMUNITIES OF THE INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE ORGANIZATION (INMARSAT). CONCLUDED AT LONDON ON 1 DECEMBER 1981<sup>1</sup>

N° 22282. PROTOCOLE SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DE TÉLÉCOMMUNICATIONS MARITIMES PAR SATELLITES (INMARSAT). CONCLU À LONDRES LE 1<sup>er</sup> DÉCEMBRE 1981<sup>1</sup>

#### ACCESSION

*Instrument deposited with the Director-General of the International Maritime Satellite Organization on:*

14 August 1986

IRAQ

(With effect from 13 September 1986.)

*Certified statement was registered by the International Maritime Satellite Organization on 7 June 1989.*

#### ADHÉSION

*Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites le :*

14 août 1986

IRAQ

(Avec effet au 13 septembre 1986.)

*La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites le 7 juin 1989.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1328, p. 149, and annex A in volumes 1349, 1381, 1389, 1408, 1417, 1423, 1434, 1437, 1463, 1485, 1499, 1505, 1516, 1521 and 1522.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1328, p. 149, et annexe A des volumes 1349, 1381, 1389, 1408, 1417, 1423, 1434, 1437, 1463, 1485, 1499, 1505, 1516, 1521 et 1522.

No. 22380. CONVENTION ON A CODE OF CONDUCT FOR LINER CONFERENCES. CONCLUDED AT GENEVA ON 6 APRIL 1974<sup>1</sup>

N° 22380. CONVENTION RELATIVE À UN CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES MARITIMES. CONCLUE À GENÈVE LE 6 AVRIL 1974<sup>1</sup>

#### ACCESSION

*Instrument deposited on:*

30 May 1989

ITALY

(With effect from 30 November 1989.)

With the following reservations and declaration:

##### "A) *Reservation*

"1. In application of the Code of Conduct, the concept of a "national shipping line" may, in the case of a member State of the European Community, include all shipping companies established on the territory of that member State in accordance with the treaty setting up the European Economic Community.<sup>2</sup>

"2. (a) Without prejudice to the text of paragraph (b) of this reservation, article 2 of the Code of Conduct shall not be applied in trade carried by a conference between the member States of the Community and, on a reciprocal basis, between those States and the other OECD countries parties to the Code.

"(b) The text of paragraph (a) shall not affect the opportunities for shipping lines of developing countries, as third-country shipping lines, to take part in such trade in accordance with the principles set out in article 2 of the Code, provided they have been recognized as national shipping lines under the terms of the Code and:

- "(i) Are already members of a conference carrying such trade; or
- "(ii) Have been accepted for membership of such a conference under the provisions of article 1 (3) of the Code.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1334, p. 15, and annex A in volumes 1365, 1398, 1401, 1408, 1413, 1422, 1444, 1482, 1498, 1501 and 1527.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 298, p. 3.

#### ADHÉSION

*Instrument déposé le :*

30 mai 1989

ITALIE

(Avec effet au 30 novembre 1989.)

Avec les réserves et la déclaration suivantes :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

##### A) *Réserve*

1. Aux fins du Code de conduite des conférences maritimes, l'expression "compagnie maritime nationale" peut, dans le cas d'un Etat membre de la Communauté économique européenne, s'appliquer à toute compagnie maritime établie sur le territoire de cet Etat Membre conformément au traité instituant la Communauté économique européenne<sup>2</sup>.

2. a) Sans préjudice de l'alinéa b ci-dessous, l'article 2 du Code de conduite ne s'applique pas aux trafics assurés par une conférence entre les Etats membres de la Communauté économique européenne ou, sur la base de la réciprocité, entre ces Etats et d'autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code;

b) L'alinéa a ci-dessus ne porte pas atteinte aux possibilités de participation à ces trafics, en tant que compagnie maritime de pays tiers, conformément aux principes énoncés à l'article 2 du Code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues, en vertu du Code, comme étant des compagnies maritimes nationales et qui sont :

- i) Déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou
- ii) Admises à participer à une telle conférence en vertu du paragraphe 3 de l'article premier du Code.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1334, p. 15, et annexe A des volumes 1365, 1398, 1401, 1408, 1413, 1422, 1444, 1482, 1498, 1501 et 1527.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 298, p. 3.

“3. Article 3 and article 14 (9) of the Code of Conduct shall not be applied in trade carried out by a conference between the member States of the Community and, on a reciprocal basis, between those countries and the other OECD countries parties to the Code.

“4. In any trade to which article 3 of the Code of Conduct applies, the last sentence of the article is taken to mean that:

“(a) The two groups of national shipping lines shall co-ordinate their positions before voting on matters relating to trade between their two countries;

“(b) The sentence shall be applied solely to matters defined in a conference agreement as requiring the consent of the two groups of national shipping lines concerned and not to all matters covered by the conference agreement.”

*Declaration:*

“(B) *Declaration*

“The Government of the Republic of Italy

— Will not prevent non-conference lines from operating as long as they compete with conferences on a commercial basis while adhering to the principle of fair competition, in accordance with the Resolution<sup>1</sup> on non-conference lines adopted by the Conference of Plenipotentiaries;

— Confirms its intention of acting in accordance with the said Resolution.”

*Registered ex officio on 30 May 1989.*

3. L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du Code de conduite ne s'appliquent pas aux trafics assurés par une conférence entre les Etats membres de la Communauté ou, sur la base de la réciprocité, entre ces Etats et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

4. En ce qui concerne les trafics visés à l'article 3 du Code de conduite, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies nationales concernées et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

*Déclaration :*

B) *Déclaration*

Le Gouvernement de la République italienne

— N'empêchera pas les compagnies maritimes hors conférence de fonctionner pour autant qu'elles sont en concurrence avec les conférences sur une base commerciale tout en respectant le principe de la concurrence loyale, conformément à la résolution<sup>1</sup> sur les compagnies hors conférences adoptée par la Conférence de plénipotentiaires;

— Confirme son intention d'agir conformément à ladite résolution.

*Enregistré d'office le 30 mai 1989.*

<sup>1</sup> United Nations Conference on Trade and Development, *Guidelines towards the application of the Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences*, New York, 1985, p. 87.

<sup>1</sup> Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, *Principes directeurs pour l'application de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes*, 26 janvier 1987, p. 95.



No. 23710. REGIONAL CONVENTION ON THE RECOGNITION OF STUDIES, DIPLOMAS, AND DEGREES IN HIGHER EDUCATION IN ASIA AND THE PACIFIC. CONCLUDED AT BANGKOK ON 16 DECEMBER 1983<sup>1</sup>

N° 23710. CONVENTION RÉGIONALE SUR LA RECONNAISSANCE DES ÉTUDES, DES DIPLÔMES ET DES GRADES DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR EN ASIE ET DANS LE PACIFIQUE. CONCLUE À BANGKOK LE 16 DÉCEMBRE 1983<sup>1</sup>

---

APPROVAL

*Instrument deposited with the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:*

26 April 1989

DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA

(With effect from 26 May 1989.)

*Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 6 June 1989.*

---

APPROBATION

*Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :*

26 avril 1989

RÉPUBLIQUE POPULAIRE DÉMOCRATIQUE DE CORÉE

(Avec effet au 26 mai 1989.)

*La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le 6 juin 1989.*

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1417, No. I-23710, and annex A in volumes 1419 and 1507.

---

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1417, n° I-23710, et annexe A des volumes 1419 et 1507.

No. 24237. INTERNATIONAL WHEAT AGREEMENT, 1986:<sup>1</sup>

N° 24237. ACCORD INTERNATIONAL SUR LE BLÉ DE 1986 :<sup>1</sup>

(a) WHEAT TRADE CONVENTION, 1986. CONCLUDED AT LONDON ON 14 MARCH 1986<sup>2</sup>

a) CONVENTION SUR LE COMMERCE DU BLÉ DE 1986. CONCLUE À LONDRES LE 14 MARS 1986<sup>2</sup>

(b) FOOD AID CONVENTION, 1986. CONCLUDED AT LONDON ON 13 MARCH 1986<sup>3</sup>

b) CONVENTION RELATIVE À L'AIDE ALIMENTAIRE DE 1986. CONCLUE À LONDRES LE 13 MARS 1986<sup>3</sup>

#### RATIFICATIONS

*Instruments deposited on:*

2 June 1989

BELGIUM

(With effect from 2 June 1989. The Conventions entered into force provisionally on 1 July 1986 for Belgium which, by that date, had notified its intention to apply them, in accordance with articles 26 and XIX.)

*Registered ex officio on 2 June 1989.*

#### RATIFICATIONS

*Instruments déposés le :*

2 juin 1989

BELGIQUE

(Avec effet au 2 juin 1989. Les Conventions sont entrées en vigueur à titre provisoire le 1<sup>er</sup> juillet 1986 pour la Belgique qui, à cette date, avait notifié son intention de les appliquer, conformément à leurs articles 26 et XIX respectifs.)

*Enregistré d'office le 2 juin 1989.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1429, p. 71, and annex A in volumes 1429, 1430, 1436, 1444, 1445, 1455, 1456, 1457, 1463, 1464, 1477, 1478, 1480, 1481, 1482, 1486, 1491, 1497, 1509, 1518 and 1520

<sup>2</sup> *Ibid.*, and annex A in volumes 1429, 1430, 1436, 1444, 1445, 1455, 1456, 1457, 1463, 1464, 1477, 1478, 1480, 1481, 1482, 1486, 1491, 1497, 1509 and 1518.

<sup>3</sup> *Ibid.*, and annex A in volumes 1444, 1457, 1480, 1481, 1482, 1491, 1497, 1509 and 1520.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1429, p. 71, et annexe A des volumes 1429, 1430, 1436, 1444, 1445, 1455, 1456, 1457, 1463, 1464, 1477, 1478, 1480, 1481, 1482, 1486, 1491, 1497, 1509, 1518 et 1520.

<sup>2</sup> *Ibid.*, et annexe A des volumes 1429, 1430, 1436, 1444, 1445, 1455, 1456, 1457, 1463, 1464, 1477, 1478, 1480, 1481, 1482, 1486, 1491, 1497, 1509 et 1518.

<sup>3</sup> *Ibid.*, et annexe A des volumes 1444, 1457, 1480, 1481, 1482, 1491, 1497, 1509 et 1520.

No. 25344. AFRICAN FACILITY CREDIT AGREEMENT (*SIXTH HIGHWAYS PROJECT*) BETWEEN THE RWANDESE REPUBLIC AND THE INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION. SIGNED AT WASHINGTON ON 9 JANUARY 1986<sup>1</sup>

N° 25344. CONTRAT DE CRÉDIT DE FONDS D'AIDE À L'AFRIQUE (*SIXIÈME PROJET AU RÉSEAU ROUTIER*) ENTRE LA RÉPUBLIQUE RWANDAISE ET L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT. SIGNÉ À WASHINGTON LE 9 JANVIER 1986<sup>1</sup>

AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH SCHEDULE). SIGNED AT WASHINGTON ON 19 FEBRUARY 1988

ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC ANNEXE). SIGNÉ À WASHINGTON LE 19 FÉVRIER 1988

*Authentic text: English.*

*Texte authentique : anglais.*

*Registered by the International Development Association on 7 June 1989.*

*Enregistré par l'Association internationale de développement le 7 juin 1989.*

*Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.*

*Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1483, p. 99.

<sup>2</sup> Came into force on 8 March 1989, upon notification by the Association to the Government of Rwanda.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1483, p. 99.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 8 mars 1989, dès notification par l'Association au Gouvernement rwandais.

No. 26164. VIENNA CONVENTION FOR THE PROTECTION OF THE OZONE LAYER. CONCLUDED AT VIENNA ON 22 MARCH 1985<sup>1</sup>

N° 26164. CONVENTION DE VIENNE POUR LA PROTECTION DE LA COUCHE D'OZONE. CONCLUE À VIENNE LE 22 MARS 1985<sup>1</sup>

No. 26369. MONTREAL PROTOCOL ON SUBSTANCES THAT DEplete THE OZONE LAYER. CONCLUDED AT MONTREAL ON 16 SEPTEMBER 1987<sup>2</sup>

N° 26369. PROTOCOLE DE MONTREAL RELATIF À DES SUBSTANCES QUI APPAUVRISSENT LA COUCHE D'OZONE. CONCLU À MONTREAL LE 16 SEPTEMBRE 1987<sup>2</sup>

#### ACCESSIONS

*Instruments deposited on:*

31 May 1989

JORDAN

(With effect from 29 August 1989.)

*Registered ex officio on 31 May 1989.*

#### ADHÉSIONS

*Instruments déposés le :*

31 mai 1989

JORDANIE

(Avec effet au 29 août 1989.)

*Enregistré d'office le 31 mai 1989.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1513, No. I-26164, and annex A in volumes 1514, 1515, 1516, 1518, 1521, 1522, 1523, 1524, 1527 and 1530.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 1522, No. I-26369, and annex A in volumes 1523, 1525, 1527 and 1530.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1513, n° I-26164, et annexe A des volumes 1514, 1515, 1516, 1518, 1521, 1522, 1523, 1524, 1527 et 1530.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 1522, n° I-26369, et annexe A des volumes 1523, 1525, 1527 et 1530.

**ANNEX C**

*Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc.,  
concerning treaties and international agreements  
registered  
with the Secretariat of the League of Nations*

---

**ANNEXE C**

*Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc.,  
concernant des traités et accords internationaux  
enregistrés  
au Secrétariat de la Société des Nations*