

**No. 32024**

---

**INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY,  
GHANA and CHINA**

**Project and Supply Agreement concerning the transfer of a  
miniature neutron research reactor and enriched ura-  
nium (with annexes). Signed at Vienna on 7 February,  
10 May and 14 October 1994**

*Authentic text: English.*

*Registered by the International Atomic Energy Agency on 3 July 1995.*

---

**AGENCE INTERNATIONALE  
DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE,  
GHANA et CHINE**

**Accord de fourniture et de projet concernant la cession d'un  
réacteur source de neutrons miniature et d'uranium  
enrichi (avec annexes). Signé à Vienne les 7 février,  
10 mai et 14 octobre 1994**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Agence internationale de l'énergie atomique le 3 juillet  
1995.*

PROJECT AND SUPPLY AGREEMENT<sup>1</sup> AMONG THE INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY AND THE GOVERNMENTS OF THE REPUBLIC OF GHANA AND THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA CONCERNING THE TRANSFER OF A MINIATURE NEUTRON RESEARCH REACTOR AND ENRICHED URANIUM

---

WHEREAS the Government of the Republic of Ghana (hereinafter called "Ghana"), desires to establish at the National Nuclear Research Institute at Legon-Accra in Ghana a project consisting of a 30 kw miniature neutron source reactor for improved analysis of mineral ores, radioisotope production for agricultural and medical use, research and training (hereinafter called the "Project");

WHEREAS Ghana has requested the assistance of the Agency in securing the research reactor and the special fissionable material therefor;

WHEREAS Ghana has also requested that the Agency contribute to the Project through its Technical Co-operation Programme;

WHEREAS the Board of Governors of the Agency (hereinafter called the "Board"), on 4 December 1990, approved project number GHA/1/010 entitled "Miniature Neutron Source Reactor" that relates to the last mentioned request by Ghana, as part of the Agency's Technical Co-operation Programme for 1991-92;

WHEREAS Ghana and the Agency are in the process of making arrangements with a manufacturer in the People's Republic of China (hereinafter called the "manufacturer") for the purchase of a miniature neutron source reactor and for the supply of fuel elements for the reactor;

WHEREAS Ghana on 23 August 1973 concluded with the Agency an agreement for the application of safeguards in connection with the Treaty on the Non-Proliferation of

---

<sup>1</sup> Came into force on 14 October 1994 by signature, in accordance with article XIII (1).

Nuclear Weapons<sup>1</sup> (hereinafter called the "Treaty Safeguards Agreement") which entered into force on 17 February 1975; and

WHEREAS the Board approved the Project on 5 December 1991;

NOW, THEREFORE, the Agency, Ghana and the Government of the People's Republic of China (hereinafter called "China") hereby agree as follows:

## ARTICLE I

### Definition of the Project

1. The Project to which this Agreement relates is the establishment at the National Nuclear Research Institute at Legon-Accra in Ghana (hereinafter called the "Institute"), of a 30 kw miniature neutron source reactor, including any necessary ancillary equipment (hereinafter called the "supplied reactor") and its operation by the Institute.
2. This Agreement shall, mutatis mutandis, apply to any additional assistance provided by the Agency to Ghana for the Project.
3. Except as specified in this Agreement, the Agency assumes no obligations or responsibilities insofar as the Project is concerned.

## ARTICLE II

### Supply of the Reactor

1. The Agency shall request China to permit the transfer and export to Ghana of the supplied reactor.

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 996, p. 61.

2. China shall transfer and export to Ghana the supplied reactor and shall issue any required licenses or permits for that purpose.
3. All arrangements for the transfer and export to Ghana of the supplied reactor shall be made among the Agency, Ghana and the manufacturer.
4. The supplied reactor shall be used exclusively by and remain at the Institute, unless the Parties hereto otherwise agree.

### ARTICLE III

#### Supply of Enriched Uranium

1. The Agency shall request China to permit the transfer and export to Ghana of approximately 980.40 grams of uranium enriched to approximately 90.2 per cent by weight in the isotope uranium-235 (hereinafter called the "supplied material") contained in fuel elements for the supplied reactor.
2. China shall transfer and export to Ghana the supplied material and shall issue any required licenses or permits for that purpose.
3. The particular terms and conditions for the transfer of the supplied material, including all charges for or connected with such material, a schedule of deliveries and shipping instructions and arrangements for the export of the supplied material from China, shall be specified in arrangements to be made among the Agency, Ghana and the manufacturer in implementation of this Agreement.
4. The supplied material and any special fissionable material used in or produced through the use of the supplied reactor or the supplied material, including subsequent generations of produced special fissionable material, shall be used exclusively in the supplied reactor and used exclusively by and remain at the Institute, unless the Parties hereto otherwise agree.

5. The supplied material and any special fissionable material used in or produced through the use of the supplied reactor or the supplied material, including subsequent generations of produced special fissionable material, shall be stored or reprocessed or otherwise altered in form or content only under conditions and in facilities acceptable to the Parties. Such materials shall not be further enriched unless the Parties hereto otherwise agree to the amendment of this Agreement for that purpose.

#### ARTICLE IV

##### Payment

1. Payment to the manufacturer of all charges for or connected with the supplied reactor, the supplied material and the fabrication of the supplied material into fuel elements, shall be made by the Agency and Ghana in accordance with the arrangements to be made among the Agency, Ghana and the manufacturer.

2. Except as provided in paragraph 1 of this Article, the Agency does not, in extending its assistance for the Project, assume any financial responsibility in connection with the transfer of the supplied reactor and the supplied material from China to Ghana.

#### ARTICLE V

##### Transport, Handling and Use

Ghana and China shall take all appropriate measures to ensure the safe transport, handling and use of the supplied reactor and the supplied material. The Agency does not warrant the suitability or fitness of the supplied reactor or the supplied material for any particular use or application and shall not at any time bear any responsibility towards Ghana, or any person for any claims arising out of the transport, handling and use of the supplied reactor or the supplied material.

## ARTICLE VI

Safeguards

1. Ghana undertakes that the supplied reactor, the supplied material and any special fissionable material used in or produced through their use, including subsequent generations of produced special fissionable material, shall not be used for the manufacture of any nuclear weapon or any nuclear explosive device, or for research on or the development of any nuclear weapon or any nuclear explosive device, or in such a way as to further any military purpose.
2. The safeguards rights and responsibilities of the Agency provided for in Article XII.A of the Statute of the Agency<sup>1</sup> (hereinafter called the "Statute") are relevant to the Project and shall be implemented and maintained with respect to the Project. Ghana shall co-operate with the Agency to facilitate the implementation of the safeguards required by this Agreement.
3. Agency safeguards referred to in this Article shall, for the duration of this Agreement, be implemented pursuant to the Treaty Safeguards Agreement.
4. Article XII.C of the Statute shall apply with respect to any non-compliance by Ghana with the provisions of this Agreement.

## ARTICLE VII

Safety Standards and Measures

The safety standards and measures specified in Annex A to this Agreement shall apply to the Project.

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 276, p. 3. For the texts amending the Statute, see vol. 471, p. 334, and vol. 1082, p. 290.

## ARTICLE VIII

### Agency Inspectors

The relevant provisions of the Treaty Safeguards Agreement shall apply to Agency inspectors performing functions pursuant to this Agreement.

## ARTICLE IX

### Scientific Information

In conformity with Article VIII.B of the Statute, Ghana shall make available to the Agency without charge all scientific information developed as a result of the assistance provided by the Agency for the Project.

## ARTICLE X

### Languages

All reports and other information required for the implementation of this Agreement shall be submitted to the Agency in one of the working languages of the Board.

## ARTICLE XI

### Physical Protection

1. Ghana undertakes that adequate physical protection measures shall be maintained with respect to supplied facilities, material and any special fissionable material used in or

produced through the use thereof, including subsequent generations of produced special fissionable material.

2. The Parties agree to the levels for the application of physical protection set forth in Annex B to this Agreement, which levels may be modified by mutual consent of the Parties without amendment to this Agreement. Ghana shall maintain adequate physical security measures in accordance with such levels. These measures shall as a minimum provide protection comparable to that set forth in Agency document INFCIRC/225/Rev.2, entitled "The Physical Protection of Nuclear Material", as it may be revised from time to time.

## ARTICLE XII

### Settlement of Disputes

1. Any decision of the Board concerning the implementation of Article VI , VII or VIII shall, if the decision so provides, be given effect immediately by the Agency and Ghana pending the final settlement of any dispute.
  
2. Any dispute arising out of the interpretation or implementation of this Agreement, which is not settled by negotiation or as may otherwise be agreed by the Parties concerned, shall on the request of any such Party be submitted to an arbitral tribunal composed as follows: Each Party to the dispute shall designate one arbitrator and the arbitrators so designated shall by unanimous decision elect an additional arbitrator, who shall be the Chairman. If the number of arbitrators so selected is even, the Parties to the dispute shall by unanimous decision elect an additional arbitrator. If within thirty (30) days of the request for arbitration any Party to the dispute has not designated an arbitrator, any other Party to the dispute may request the President of the International Court of Justice to appoint the necessary number of arbitrators. The same procedure shall apply if within thirty (30) days of the designation or appointment of the arbitrators, the Chairman or any required additional arbitrator has not been elected. A majority of the members of the arbitral tribunal shall constitute a quorum, and all decisions shall be made



by majority vote. The arbitral procedures shall be established by the tribunal, whose decisions, including all rulings concerning its constitution, procedure, jurisdiction and the division of the expenses of arbitration between the Parties to the dispute, shall be final and binding on all the Parties concerned. The remuneration of the arbitrators shall be determined on the same basis as that of ad hoc judges of the International Court of Justice.

### ARTICLE XIII

#### Entry into Force and Duration

1. This Agreement shall enter into force upon signature by or for the Director General of the Agency and by the authorized representatives of Ghana and China.
2. This Agreement shall continue in effect so long as any material, equipment or facility which was ever subject to this Agreement remains in the territory of Ghana or under its jurisdiction or control anywhere, or until such time as the Parties agree that such material, equipment or facility is no longer usable for any nuclear activity relevant from the point of view of safeguards.

DONE in triplicate in the English language.

For the International Atomic  
Energy Agency:

[*Signed*]: HANS BLIX  
(*Signature*)

Director General  
(*Title*)

Vienna 7 February 1994  
(*Place*) (*Date*)

For the Government  
of the Republic of Ghana:

[*Signed*]: BENJAMIN G. GODWYLL  
(*Signature*)

Resident Representative  
(*Title*)

Vienna 14 October 1994  
(*Place*) (*Date*)

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

[*Signed*]: CHEN SHIQIU  
(*Signature*)

Resident Representative  
(*Title*)

Vienna 10 May 1994  
(*Place*) (*Date*)

↳

## ANNEX A

## SAFETY STANDARDS AND MEASURES

1. The safety standards and measures applicable to the Project shall be those defined in Agency document INFCIRC/18/Rev.1 (hereinafter called the "Safety Document") or in any further revision thereof and as specified below.
  
2. Ghana shall, inter alia, apply the Basic Safety Standards for Radiation Protection (IAEA Safety Series No. 9, Edition 1982, jointly sponsored by IAEA, WHO, ILO and OECD/NEA) and the relevant provisions of the Agency's Regulations for the Safe Transport of Radioactive Materials (IAEA Safety Series No. 6, 1985 Edition, as amended 1990) as they may be revised from time to time, and as far as possible Ghana shall apply them also to any shipment of the supplied materials and radioisotopes produced with the supplied reactor outside the jurisdiction of Ghana. Ghana shall, inter alia, ensure safety conditions as recommended in the Agency's Code of Practice on the Safe Operation of Research Reactors and Critical Assemblies (IAEA Safety Series No. 35, 1984 Edition) and other relevant IAEA Safety Standards.
  
3. Ghana shall arrange for the submission to the Agency, at least thirty (30) days prior to the proposed transfer of any part of the supplied material to the jurisdiction of Ghana, of a detailed safety analysis report containing the information specified in paragraph 4.7 of the Safety Document and as recommended in the relevant sections of the Agency's Safety Series No. 35, 1984 Edition, including particular reference to the following types of operations, to the extent that the relevant information is not yet available to the Agency:
  - (a) Receipt and handling of the supplied material;
  - (b) Loading of the supplied material into the reactor;
  - (c) Start-up and pre-operational testing of the reactor with the supplied material;
  - (d) Experimental program and procedures involving the reactor;
  - (e) Unloading of the supplied material from the reactor; and

(f) Handling and storage of the supplied material after unloading from the reactor.

4. Once the Agency has determined that the safety measures provided for the Project are adequate, the Agency shall give its consent for the start of the proposed operations. Should Ghana desire to make substantial modifications to the procedures with respect to which information has been submitted, or to perform any operations with the reactor or the supplied material with respect to which operations no information has been submitted, Ghana shall submit to the Agency all relevant information as specified in paragraph 4.7 of the Safety Document, on the basis of which the Agency may require the application of additional safety measures in accordance with paragraph 4.8 of the Safety Document. Once Ghana has undertaken to apply the additional safety measures requested by the Agency, the Agency shall give its consent for the modifications or operations envisaged by Ghana.

5. Ghana shall arrange for submission to the Agency, as appropriate, of the reports specified in paragraphs 4.9 and 4.10 of the Safety Document.

6. The Agency may, in agreement with Ghana, send safety missions for the purpose of providing advice and assistance to Ghana in connection with the application of adequate safety measures to the Project, in accordance with paragraphs 5.1 and 5.3 of the Safety Document. Moreover, special safety missions may be arranged by the Agency in the circumstances specified in paragraph 5.2 of the Safety Document.

7. Changes in the safety standards and measures laid down in this Annex may be made by mutual consent between the Agency and Ghana in accordance with paragraphs 6.2 and 6.3 of the Safety Document.

## ANNEX B

## LEVELS OF PHYSICAL PROTECTION

Pursuant to Article XI, the agreed levels of physical protection to be ensured by the competent national authorities in the use, storage and transportation of nuclear material listed in the attached table shall as a minimum include protection characteristics as follows:

## CATEGORY III

Use and storage within an area to which access is controlled.

Transportation under special precautions including prior arrangements between sender, recipient and carrier, and prior agreement between entities subject to the jurisdiction and regulation of the supplier State and the recipient State, respectively, in case of international transport, specifying time, place and procedures for transferring transport responsibility.

## CATEGORY II

Use and storage within a protected area to which access is controlled, i.e. an area under constant surveillance by guards or electronic devices, surrounded by a physical barrier with a limited number of points of entry under appropriate control, or any area with an equivalent level of physical protection.

Transportation under special precautions including prior arrangements between sender, recipient and carrier, and prior agreement between entities subject to the jurisdiction and regulation of the supplier State and the recipient State, respectively, in case of international transport, specifying time, place and procedures for transferring transport responsibility.

## CATEGORY I

Materials in this category shall be protected with highly reliable systems against unauthorized use as follows:

Use and storage within a highly protected area, i.e. a protected area as defined for Category II above, to which, in addition, access is restricted to

persons whose trustworthiness has been determined, and which is under surveillance by guards who are in close communication with appropriate response forces. Specific measures taken in this context should have as their objective the detection and prevention of any assault short of war, unauthorized access or unauthorized removal of material.

Transportation under special precautions as identified above for transportation of Category II and III materials and, in addition, under constant surveillance by escorts and under conditions which assure close communication with appropriate response forces.

TABLE: CATEGORIZATION OF NUCLEAR MATERIAL<sup>c</sup>

Material	Form	Category		
		I	II	III
1. Plutonium <sup>a,f</sup>	Unirradiated <sup>h</sup>	2 kg or more	Less than 2 kg but more than 500 g	500 g or less <sup>c</sup>
2. Uranium-235 <sup>d</sup>	Unirradiated <sup>b</sup>			
	- uranium enriched to 20% <sup>235</sup> U or more	5 kg or more	Less than 5 kg but more than 1 kg	1 kg or less <sup>c</sup>
	- uranium enriched to 10% <sup>235</sup> U but less than 20% - uranium enriched above natural, but less than 10% <sup>235</sup> U	- -	10 kg or more -	Less than 10 kg <sup>c</sup> 10 kg or more
3. Uranium-233	Unirradiated <sup>h</sup>	2 kg or more	Less than 2 kg but more than 500 g	500 g or less <sup>c</sup>

<sup>a</sup> All plutonium except that with isotopic concentration exceeding 80% in plutonium-238.

<sup>b</sup> Material not irradiated in a reactor or material irradiated in a reactor but with a radiation level equal to or less than 100 rads/hour at one meter unshielded.

<sup>c</sup> Less than a radiologically significant quantity should be exempted.

<sup>d</sup> Natural uranium, depleted uranium and thorium and quantities of uranium enriched to less than 10% not falling in Category III should be protected in accordance with prudent management practice.

<sup>e</sup> Irradiated fuel should be protected as Category I, II or III nuclear material depending on the category of the fresh fuel. However, fuel which by virtue of its original fissile material content is included as Category I or II before irradiation should only be reduced one Category level, while the radiation level from the fuel exceeds 100 rads/h at one meter unshielded.

<sup>f</sup> The State's competent authority should determine if there is a credible threat to disperse plutonium maliciously. The State should then apply physical protection requirements for category I, II or III of nuclear material, as it deems appropriate and without regard to the plutonium quantity specified under each category herein, to the plutonium isotopes in those quantities and forms determined by the State to fall within the scope of the credible dispersal threat.

[TRADUCTION — TRANSLATION]<sup>1</sup>

ACCORD<sup>2</sup> DE FOURNITURE ET DE PROJET ENTRE L'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE ET LES GOUVERNEMENTS DE LA RÉPUBLIQUE DU GHANA ET DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE CONCERNANT LA CESSION D'UN RÉACTEUR SOURCE DE NEUTRONS MINIATURE ET D'URANIUM ENRICHIS

CONSIDERANT que le Gouvernement de la République du Ghana (ci-après dénommé le "Ghana") désire mettre sur pied à l'Institut national de recherche nucléaire de Legon-Accra, au Ghana, un projet portant sur un réacteur source de neutrons miniature de 30 kW pour l'amélioration de l'analyse des minerais, la production de radio-isotopes à des fins agricoles et médicales, la recherche et la formation (ci-après dénommé le "projet"),

CONSIDERANT que le Ghana a demandé l'aide de l'Agence en vue d'obtenir le réacteur de recherche et les produits fissiles spéciaux nécessaires pour celui-ci,

CONSIDERANT que le Ghana a également demandé à l'Agence de contribuer au projet au titre de son programme de coopération technique,

CONSIDERANT que le Conseil des gouverneurs de l'Agence (ci-après dénommé le "Conseil") a approuvé, le 4 décembre 1990, le projet GHA/1/010 intitulé "Réacteur source de neutrons miniature", qui a trait à cette dernière demande du Ghana, dans le cadre du programme de coopération technique de l'Agence pour 1991-1992,

CONSIDERANT que le Ghana et l'Agence prennent actuellement des dispositions avec un fabricant de la République populaire de Chine (ci-après dénommé le "fabricant") en vue de l'achat d'un réacteur source de neutrons miniature et de la fourniture d'éléments combustibles pour le réacteur,

CONSIDERANT que le Ghana a conclu le 23 août 1973 avec l'Agence un accord relatif à l'application de garanties dans le cadre du Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires<sup>3</sup> (ci-après dénommé l'"Accord de garanties conclu dans le cadre du Traité"), qui est entré en vigueur le 17 février 1975,

CONSIDERANT que le Conseil a approuvé le projet le 5 décembre 1991,

L'Agence, le Ghana et le Gouvernement de la République populaire de Chine (ci-après dénommé la "Chine") sont convenus de ce qui suit :

<sup>1</sup> Translation supplied by the International Atomic Energy Agency — Traduction fournie par l'Agence internationale de l'énergie atomique.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 14 octobre 1994 par la signature, conformément au paragraphe 1 de l'article XIII.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 996, p. 61.



## ARTICLE PREMIER

### Définition du projet

1. Le projet auquel se rapporte le présent Accord concerne l'installation à l'Institut national de recherche nucléaire de Legon-Accra, au Ghana, (ci-après dénommé l'"Institut") d'un réacteur source de neutrons miniature de 30 kW, y compris tout le matériel auxiliaire nécessaire (ci-après dénommé le "réacteur fourni") et son exploitation par l'Institut.
2. Le présent Accord s'applique mutatis mutandis à toute aide supplémentaire fournie par l'Agence au Ghana pour le projet.
3. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'Agence ne se reconnaît aucune obligation ni responsabilité en relation avec le projet.

## ARTICLE II

### Fourniture du réacteur

1. L'Agence demande à la Chine de permettre la cession au Ghana et l'exportation dans ce pays du réacteur fourni.
2. La Chine cède au Ghana et exporte dans ce pays le réacteur fourni et délivre toute licence ou autorisation nécessaire à cette fin.
3. Toutes les dispositions concernant la cession au Ghana et l'exportation dans ce pays du réacteur fourni sont prises entre l'Agence, le Ghana et le fabricant.
4. Le réacteur fourni est utilisé exclusivement par l'Institut et y demeure, à moins que les Parties au présent Accord n'en conviennent autrement.

## ARTICLE III

### Fourniture d'uranium enrichi

1. L'Agence demande à la Chine de permettre la cession au Ghana et l'exportation dans ce pays d'environ 980,40 g d'uranium enrichi à environ 90,2 % en poids en isotope 235 (ci-après dénommé la "matière fournie") contenu dans des éléments combustibles destinés au réacteur fourni.
2. La Chine cède au Ghana et exporte dans ce pays la matière fournie et délivre toute licence ou autorisation nécessaire à cette fin.
3. Les conditions et modalités particulières de cession de la matière fournie, y compris tous les prix correspondant ou liés à cette matière, un calendrier de livraison, des instructions d'expédition et les dispositions pour l'exportation de la matière fournie hors de la Chine, sont précisées dans des arrangements conclus entre l'Agence, le Ghana et le fabricant pour la mise en oeuvre du présent Accord.

4. La matière fournie et tout produit fissile spécial utilisé dans le réacteur fourni ou la matière fournie ou obtenu grâce à l'emploi de l'un ou de l'autre, y compris les générations ultérieures de produits fissiles spéciaux obtenus, sont utilisés exclusivement dans le réacteur fourni et par l'Institut et restent à cet Institut, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

5. La matière fournie et tout produit fissile spécial utilisé dans le réacteur fourni ou la matière fournie ou obtenu grâce à l'emploi de l'un ou l'autre, y compris les générations ultérieures de produits fissiles spéciaux obtenus, ne sont entreposés, retraités ou autrement modifiés dans leur forme ou leur teneur que dans des conditions et dans des installations acceptables pour les Parties. Ces matières ne font pas l'objet d'un enrichissement supplémentaire, à moins que les Parties ne conviennent d'amender le présent Accord à cette fin.

#### ARTICLE IV

##### Paiement

1. Le règlement au fabricant de toutes les sommes facturées correspondant ou liées au réacteur fourni, à la matière fournie et à la transformation de la matière fournie en éléments combustibles est effectué par l'Agence et le Ghana conformément aux dispositions prises entre l'Agence, le Ghana et le fabricant.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent article, l'Agence n'assume pas, en fournissant son aide pour le projet, de responsabilité financière en liaison avec la cession du réacteur fourni et de la matière fournie par la Chine au Ghana.

#### ARTICLE V

##### Transport, manutention et utilisation

Le Ghana et la Chine prennent toutes les mesures appropriées afin que le transport, la manutention et l'utilisation du réacteur fourni et de la matière fournie ne présentent aucun danger. L'Agence ne garantit pas que le réacteur fourni ou la matière fournie sont appropriés à une utilisation ou application déterminée, ni n'assume à aucun moment de responsabilité à l'égard du Ghana ou de quiconque au titre du transport, de la manutention ou de l'utilisation du réacteur fourni ou de la matière fournie.

#### ARTICLE VI

##### Garanties

1. Le Ghana s'engage à ne pas utiliser le réacteur fourni, la matière fournie ni aucun produit fissile spécial utilisé dans le réacteur fourni ou la matière fournie ou obtenu grâce à l'emploi de l'un ou de l'autre, y compris les générations ultérieures de produits fissiles spéciaux obtenus, pour la fabrication d'armes nucléaires ou de tout dispositif explosif nucléaire ou pour des travaux de recherche ou de développement sur des armes nucléaires ou tout dispositif explosif nucléaire, ou pour toute autre fin militaire.

2. Les droits et responsabilités de l'Agence en matière de garanties, prévus au paragraphe A de l'article XII de son Statut<sup>1</sup> (ci-après dénommé le "Statut"), s'appliquent au projet et sont assumés par l'Agence à son égard. Le Ghana coopère avec l'Agence pour faciliter l'application des garanties requises par le présent Accord.
3. Les garanties de l'Agence visées au présent article sont, pendant la durée du présent Accord, appliquées conformément à l'Accord de garanties conclu dans le cadre du Traité.
4. Le paragraphe C de l'article XII du Statut s'applique à toute violation par le Ghana des dispositions du présent Accord.

## ARTICLE VII

### Normes et mesures de sûreté

Les normes et mesures de sûreté spécifiées à l'annexe A du présent Accord s'appliquent au projet.

## ARTICLE VIII

### Inspecteurs de l'Agence

Les dispositions pertinentes de l'Accord de garanties s'appliquent aux inspecteurs de l'Agence dans l'exercice de leurs fonctions en vertu du présent Accord.

## ARTICLE IX

### Renseignements scientifiques

Conformément au paragraphe B de l'article VIII du Statut, le Ghana met à la disposition de l'Agence, à titre gracieux, tous les renseignements scientifiques qui sont le fruit de l'aide accordée par l'Agence dans le cadre du projet.

## ARTICLE X

### Langues

Tous les rapports et autres renseignements nécessaires à la mise en oeuvre du présent Accord seront soumis à l'Agence dans l'une des langues de travail du Conseil.

---

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 276, p. 3. Pour les textes amendant le Statut, voir vol. 471, p. 335, et vol. 1082, p. 290.

## ARTICLE XI

Protection physique

1. Le Ghana s'engage à assurer une protection physique appropriée en ce qui concerne les installations et la matière fournie ainsi que tout produit fissile spécial qui y est utilisé ou qui est obtenu grâce à leur utilisation, y compris les générations ultérieures de produits fissiles spéciaux obtenus.

2. Les Parties acceptent les niveaux de protection physique définis à l'annexe B au présent Accord, ces derniers pouvant être modifiés par consentement mutuel des Parties sans amendement audit Accord. Le Ghana applique des mesures de protection physique adéquates correspondant à ces niveaux. Ces mesures assurent au minimum une protection comparable à celle qui est prévue dans le document de l'Agence INFCIRC/225/Rev.2 intitulé "La protection physique des matières nucléaires", tel qu'il pourra être révisé le cas échéant.

## ARTICLE XII

Règlement des différends

1. Toute décision du Conseil concernant la mise en oeuvre des articles VI, VII ou VIII est, si elle en dispose ainsi, immédiatement appliquée par le Ghana et l'Agence en attendant le règlement définitif du différend.

2. Tout différend portant sur l'interprétation ou l'application du présent Accord, qui n'est pas réglé par voie de négociation ou par un autre moyen agréé par les Parties intéressées, est soumis, à la demande de l'une des Parties intéressées, à un tribunal d'arbitrage ayant la composition suivante : chacune des Parties au différend désigne un arbitre et les arbitres ainsi désignés élisent à l'unanimité un arbitre supplémentaire qui préside le tribunal. Si le nombre d'arbitres ainsi choisis est un nombre pair, les Parties au différend élisent à l'unanimité un arbitre supplémentaire. Si l'une des Parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trente (30) jours qui suivent la demande d'arbitrage, l'une des autres Parties au différend peut demander au Président de la Cour internationale de Justice de nommer le nombre nécessaire d'arbitres. La même procédure est appliquée si dans les trente (30) jours qui suivent la désignation ou la nomination des arbitres, le président ou l'arbitre supplémentaire éventuellement nécessaire n'a pas été élu. Le quorum est constitué par la majorité des membres du tribunal d'arbitrage et toutes les décisions sont prises à la majorité des voix. La procédure d'arbitrage est fixée par le tribunal; toutes les Parties au différend doivent se conformer aux décisions du tribunal, y compris toutes décisions relatives à sa constitution, à sa procédure, à sa compétence et à la répartition des frais d'arbitrage entre les Parties au différend. La rémunération des arbitres est déterminée sur la même base que celle des juges *ad hoc* de la Cour internationale de Justice.

## ARTICLE XIII

Entrée en vigueur et durée

1. Le présent Accord entre en vigueur lors de sa signature par le Directeur général de l'Agence ou en son nom et par les représentants dûment habilités du Ghana et de la Chine.

2. Le présent Accord reste en vigueur aussi longtemps que des matières, du matériel ou des installations déjà soumis aux dispositions qu'il comporte se trouvent sur le territoire du Ghana ou sous la juridiction du Ghana ou sous son contrôle en quelque lieu que ce soit, ou jusqu'à ce que les Parties conviennent que ces matières, ce matériel ou ces installations ne sont plus utilisables pour une activité nucléaire présentant une importance du point de vue des garanties.

FAIT en trois exemplaires en langue anglaise.

Pour l'Agence internationale  
de l'énergie atomique :

HANS BLIX

*(Signature)*

Directeur général

*(Titre)*

Vienne, le 7 février 1994

*(Lieu) (Date)*

Pour le Gouvernement  
de la République du Ghana :

BENJAMIN G. GODWYLL

*(Signature)*

Représentant permanent

*(Titre)*

Vienne, le 14 octobre 1994

*(Lieu) (Date)*

Pour le Gouvernement  
de la République populaire de Chine :

CHEN SHIQIU

*(Signature)*

Représentant permanent

*(Titre)*

Vienne, le 10 mai 1994

*(Lieu) (Date)*

## ANNEXE A

## NORMES ET MESURES DE SÛRETÉ

1. Les normes et mesures de sûreté applicables au projet sont celles qui figurent dans le document de l'Agence INFCIRC/18/Rev.1 (ci-après dénommé le "Document relatif à la sûreté") ou dans toute autre révision ultérieure de ce document, conformément aux dispositions ci-après.
2. Le Ghana applique, entre autres, les Normes fondamentales de radioprotection de l'Agence (Collection Sécurité No 9, Edition de 1982, établie sous les auspices de : AEN/OCDE, AIEA, BIT, OMS) et les dispositions pertinentes du Règlement de transport des matières radioactives établi par l'Agence (Collection Sécurité No 6, Edition de 1985, version amendée de 1990) en tenant compte des révisions périodiques dont lesdites normes et ledit règlement font l'objet, et les applique dans la mesure du possible également à tout envoi de matières fournies et de radio-isotopes produits à l'aide du réacteur fourni hors de la juridiction du Ghana. Le Ghana s'efforce entre autres de faire en sorte que soient remplies les conditions de sûreté recommandées dans le Code de bonne pratique de l'Agence sur l'exploitation des assemblages critiques et des réacteurs de recherche (Collection Sécurité No 35, Edition de 1984) et autres normes de sûreté pertinentes de l'AIEA.
3. Au moins trente (30) jours avant le transfert envisagé de toute partie de la matière fournie dans sa juridiction, le Ghana soumet à l'Agence un rapport détaillé sur l'analyse de la sûreté, contenant les renseignements spécifiés au paragraphe 4.7 du Document relatif à la sûreté et comme recommandé dans les parties pertinentes du numéro 35 de la Collection Sécurité de l'Agence, Edition de 1984, notamment en ce qui concerne les types d'opérations suivants, dans la mesure où les renseignements pertinents ne sont pas encore en la possession de l'Agence :
  - a) Réception et manutention de la matière fournie;
  - b) Chargement de la matière fournie dans le réacteur;
  - c) Démarrage du réacteur et essais avant exploitation avec la matière fournie;
  - d) Programme expérimental et opérations faisant intervenir le réacteur;
  - e) Déchargement de la matière fournie contenue dans le réacteur;
  - f) Manutention et entreposage de la matière fournie après déchargement.
4. Lorsque l'Agence a abouti à la conclusion que les mesures de sûreté prévues sont adéquates, elle donne son agrément et les opérations proposées peuvent commencer. Si le Ghana désire apporter d'importantes modifications aux procédures au sujet desquelles des renseignements ont été soumis ou procéder avec le réacteur ou la matière fournie à des opérations pour lesquelles aucun de ces renseignements n'a été communiqué, il soumet à l'Agence tous les renseignements pertinents prévus au paragraphe 4.7 du Document relatif à la sûreté; en fonction de ces renseignements, l'Agence peut exiger l'application de mesures de sûreté supplémentaires conformément au paragraphe 4.8 du Document relatif à la sûreté. Lorsque le Ghana s'est engagé à appliquer les mesures de sûreté supplémentaires requises par l'Agence, celle-ci donne son accord aux modifications ou opérations envisagées par le Ghana.
5. Le Ghana prend les dispositions voulues pour que, le cas échéant, soient soumis à l'Agence les rapports spécifiés aux paragraphes 4.9 et 4.10 du Document relatif à la sûreté.

6. L'Agence peut, en accord avec le Ghana, envoyer des missions de sûreté chargées de donner au Ghana les conseils et l'aide nécessaires pour l'application de mesures de sûreté appropriées au projet, conformément aux paragraphes 5.1 et 5.3 du Document relatif à la sûreté. En outre, l'Agence peut organiser des missions de sûreté spéciales dans les circonstances prévues au paragraphe 5.2 du Document relatif à la sûreté.

7. Des modifications peuvent être apportées d'un commun accord aux normes et mesures de sûreté spécifiées dans la présente annexe, conformément aux paragraphes 6.2 et 6.3 du Document relatif à la sûreté.

## ANNEXE B

## NIVEAUX DE PROTECTION PHYSIQUE

Conformément à l'article XI, les niveaux de protection physique convenus que les autorités nationales compétentes doivent assurer lors de l'utilisation, de l'entreposage et du transport des matières nucléaires énumérées dans le tableau ci-joint devront comprendre au minimum les caractéristiques de protection suivantes :

## CATEGORIE III

Utilisation et entreposage à l'intérieur d'une zone dont l'accès est contrôlé.

Transport avec des précautions spéciales comprenant des arrangements préalables entre l'expéditeur, le destinataire et le transporteur, et un accord préalable entre les organismes soumis à la juridiction et à la réglementation des Etats fournisseur et destinataire, respectivement, dans le cas d'un transport international, précisant l'heure, le lieu et les règles de transfert de la responsabilité du transport.

## CATEGORIE II

Utilisation et entreposage à l'intérieur d'une zone protégée dont l'accès est contrôlé, c'est-à-dire une zone placée sous la surveillance constante de gardes ou de dispositifs électroniques, entourée d'une barrière physique avec un nombre limité de points d'entrée surveillés de manière adéquate, ou toute zone ayant un niveau de protection physique équivalent.

Transport avec des précautions spéciales comprenant des arrangements préalables entre l'expéditeur, le destinataire et le transporteur, et un accord préalable entre les organismes soumis à la juridiction et à la réglementation des Etats fournisseur et destinataire, respectivement, dans le cas d'un transport international, précisant l'heure, le lieu et les règles de transfert de la responsabilité du transport.

## CATEGORIE I

Les matières entrant dans cette catégorie seront protégées contre toute utilisation non autorisée par des systèmes extrêmement fiables comme suit :



Utilisation et entreposage dans une zone hautement protégée, c'est-à-dire une zone protégée telle qu'elle est définie pour la catégorie II ci-dessus et dont, en outre, l'accès est limité aux personnes dont il a été établi qu'elles présentaient toutes garanties en matière de sécurité, et qui est placée sous la surveillance de gardes qui sont en liaison étroite avec des forces d'intervention appropriées. Les mesures spécifiques prises dans ce cadre devraient avoir pour objectif la détection et la prévention de toute attaque autre qu'en cas de guerre, de toute pénétration non autorisée ou de tout enlèvement de matières non autorisés.

Transport avec des précautions spéciales telles qu'elles sont définies ci-dessus pour le transport des matières des catégories II et III et, en outre, sous la surveillance constante d'escortes et dans des conditions assurant une liaison étroite avec des forces d'intervention adéquates.

TABLEAU: CATEGORISATION DES MATIERES NUCLEAIRES<sup>a</sup>

Matière	Etat	Catégorie		
		I	II	III
1. Plutonium <sup>a, f</sup>	Non irradié <sup>b</sup>	2 kg ou plus	moins de 2 kg mais plus de 500 g	500 g ou moins <sup>c</sup>
2. Uranium 235 <sup>d</sup>	Non irradié <sup>b</sup>	5 kg ou plus	moins de 5 kg mais plus de 1 kg	1 kg ou moins <sup>c</sup>
	— uranium enrichi à 20% ou plus en <sup>235</sup> U	—	10 kg ou plus	moins de 10 kg <sup>c</sup>
	— uranium enrichi à 10% ou plus, mais à moins de 20%, en <sup>235</sup> U	—	—	10 kg ou plus
3. Uranium 233	... Non irradié <sup>b</sup>	2 kg ou plus	moins de 2 kg mais plus de 500 g	500 g ou moins <sup>c</sup>

<sup>a</sup> Tout le plutonium sauf s'il a une concentration isotopique dépassant 80% en plutonium 238.

<sup>b</sup> Matières non irradiées dans un réacteur ou matières irradiées dans un réacteur donnant un niveau de rayonnement égal ou inférieur à 100 rads/h à un mètre de distance sans écran.

<sup>c</sup> Les quantités inférieures à une quantité radiologiquement significative devraient être exemptées.

<sup>d</sup> L'uranium naturel, l'uranium appauvri et le thorium ainsi que les quantités d'uranium enrichi à moins de 10%, qui n'entrent pas dans la catégorie III, devraient être protégés conformément à des pratiques de gestion prudentes.

<sup>e</sup> Aux fins de protection, le combustible irradié est assimilé aux catégories I, II ou III suivant la catégorie du combustible neuf. Cependant, si le niveau de rayonnement du combustible à 1 mètre de distance sans écran dépasse 100 rads/h, le combustible classé d'après sa teneur en matière fissile d'origine dans l'une des catégories I ou II avant irradiation peut être classé dans la catégorie immédiatement inférieure.

<sup>f</sup> L'autorité compétente de l'Etat doit déterminer s'il existe un danger crédible de dispersion malveillante du plutonium. L'Etat doit ensuite appliquer les modalités de protection physique prévues pour les catégories de matières nucléaires I, II ou III, comme il la juge utile et sans tenir compte de la quantité de plutonium spécifique pour chaque catégorie, aux isotopes du plutonium se présentant en quantités ou dans des états qui, à son avis, sont visés par une menace crédible de dispersion.

**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. 1374. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE SWISS FEDERAL COUNCIL FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT LONDON, ON 5 APRIL 1950<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> FURTHER AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. BERNE, 30 NOVEMBER AND 21 DECEMBER 1993

*Authentic text: English.*

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 3 July 1995.*

## I

*Her Majesty's Ambassador at Berne  
to the President of the Swiss Confederation*

BRITISH EMBASSY  
BERNE

30 November 1993

Your Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Swiss Federal Council for air services between and beyond their respective territories, done at London on 5 April 1950, as amended,<sup>1</sup> (the "Agreement") and to discussions which have recently taken place between representatives of the two Governments.

As a result of these discussions, I have the honour to propose that the Agreement shall be amended by substituting the word "airport" for the word "city" in the Note to Schedules I and II of the Annex which currently provides that "any city pair may be served on route 1 of the relevant Schedule by up to two designated airlines of each Contracting Party".

If the foregoing proposal is acceptable to the Swiss Federal Council, I have the honour to suggest that this Note and Your Excellency's reply to that effect shall, in accordance with Article 9 of the Agreement, constitute an Agreement between our two Governments which shall enter into force on the date of your reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

DAVID BEATTIE

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 99, p. 107, and annex A in volumes 310, 360, 1160, 1341, 1505, 1655 and 1791.

<sup>2</sup> Came into force on 21 December 1993, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

## II

*The President of the Swiss Confederation  
to Her Majesty's Ambassador at Berne*

Berne, 21 December 1993

Excellency,

I have the honour to refer to Your Excellency's letter, dated November 30, 1993, which states as follows:

[See note I]

I have the honour to confirm that the Swiss Federal Council accepts the proposal outlined in Your Excellency's Note and that your Note and this reply shall constitute an Agreement between our two Governments, which shall enter into force on the date of this Note.

Accept, Excellency, the assurance of my highest consideration.

ADOLF OGI

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 1374. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS AU-DELÀ. SIGNÉ À LONDRES, LE 5 AVRIL 1950<sup>1</sup>

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT À NOUVEAU L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. BERNE, 30 NOVEMBRE ET 21 NOVEMBRE 1993

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 3 juillet 1995.*

I

*L'Ambassadeur de Sa Majesté à Berne  
au Président de la Confédération suisse*

AMBASSADE BRITANNIQUE

BERNE

Le 30 novembre 1993

Monsieur le Président,

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 Conseil fédéral suisse, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Londres le 5 avril 1950 et modifié<sup>1</sup> (l'« Accord »), ainsi qu'aux entretiens qui se sont déroulés récemment entre des représentants des deux gouvernements.

Suite à ces entretiens, j'ai l'honneur de proposer que l'Accord soit modifié en remplaçant le terme « villes » par le mot « aéroports » dans la note aux Tableaux I et II de l'Annexe, actuellement libellé comme suit : « tout groupe de deux villes peut être desservi sur la route 1 du tableau pertinent par deux lignes aériennes désignées au maximum de chaque Partie contractante ».

J'ai l'honneur de proposer que, si la proposition ci-dessus rencontre l'agrément du Conseil fédéral suisse, la présente note et la réponse de Votre Excellence en ce sens constituent, conformément à l'article 9 de l'Accord, un accord entre nos deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Je choisis cette occasion, etc.

DAVID BEATTIE

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 99, p. 107, et annexe A des volumes 310, 360, 1160, 1341, 1505, 1655 et 1791.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 21 décembre 1993, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

## II

*Le Président de la Confédération suisse  
à l'Ambassadeur de Sa Majesté à Berne*

Berne, le 21 décembre 1993

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à la lettre de Votre Excellence en date du 30 novembre 1993, dont la teneur suit :

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de confirmer que le Conseil fédéral suisse accepte la proposition exposée dans la note de Votre Excellence et que cette note, avec la présente réponse, constitue un accord entre nos deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date de la présente note.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, etc.

ADOLF OGI

---

No. 4789. AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS OF APPROVAL AND RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVAL FOR MOTOR VEHICLE EQUIPMENT AND PARTS. DONE AT GENEVA, ON 20 MARCH 1958<sup>1</sup>

---

ENTRY INTO FORCE of amendments to Regulation No. 83 annexed to the above-mentioned Agreement

The amendments were proposed by the Government of France and circulated by the Secretary-General to the Contracting Parties on 2 February 1995. They came into force on 2 July 1995, in accordance with article 12 (1) of the Agreement.

*Authentic texts of the amendments: English and French.*

*Registered ex officio on 2 July 1995.*

*Not published herein 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, and General Assembly resolution A/RES/52/153 of 15 December 1997. For the text of the amendments, see E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1*

APPLICATION of Regulation No. 89 annexed to the above-mentioned Agreement of 20 March 1958 concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts

*Notification received on:*

3 July 1995

SLOVAKIA

(With effect from 1 September 1995.)

*Registered ex officio on 3 July 1995.*

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 211; see also vol. 516, p. 378 (rectification of the authentic English and French texts of article 1 (8)); vol. 609, p. 290 (amendment to article 1 (1)); and vol. 1059, p. 404 (rectification of the authentic French text of article 12 (2)); for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 21, as well as annex A in volumes 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1259, 1261, 1271, 1273, 1275, 1276, 1277, 1279, 1284, 1286, 1287, 1291, 1293, 1294, 1295, 1299, 1300, 1301, 1302, 1308, 1310, 1312, 1314, 1316, 1317, 1321, 1323, 1324, 1327, 1328, 1330, 1331, 1333, 1335, 1336, 1342, 1347, 1348, 1349, 1350, 1352, 1355, 1358, 1361, 1363, 1364, 1367, 1374, 1379, 1380, 1389, 1390, 1392, 1394, 1398, 1401, 1402, 1404, 1405, 1406, 1408, 1409, 1410, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1423, 1425, 1428, 1429, 1434, 1436, 1438, 1443, 1444, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1466, 1474, 1477, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1492, 1494, 1495, 1499, 1500, 1502, 1504, 1505, 1506, 1507, 1509, 1510, 1511, 1512, 1513, 1514, 1515, 1516, 1518, 1519, 1520, 1522, 1523, 1524, 1525, 1526, 1527, 1530, 1537, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1552, 1555, 1557, 1558, 1559, 1563, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 1573, 1575, 1578, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1589, 1590, 1593, 1597, 1598, 1605, 1607, 1637, 1639, 1641, 1642, 1647, 1649, 1654, 1656, 1658, 1664, 1671, 1672, 1673, 1678, 1685, 1686, 1688, 1689, 1691, 1693, 1695, 1696, 1698, 1699, 1700, 1702, 1703, 1709, 1714, 1717, 1722, 1723, 1724, 1725, 1728, 1730, 1731, 1745, 1747, 1748, 1753, 1762, 1763, 1764, 1765, 1768, 1769, 1770, 1771, 1774, 1775, 1777, 1785, 1787, 1792, 1819, 1822, 1823, 1824, 1829, 1830, 1832, 1840, 1843, 1844, 1846, 1849, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864, 1870, 1871, 1872 and 1880/1881.



N° 4789. ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DE L'HOMOLOGATION DES ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES DE VÉHICULES À MOTEUR. FAIT À GENÈVE, LE 20 MARS 1958<sup>1</sup>

ENTRÉE EN VIGUEUR d'amendements au Règlement n° 83 annexé à l'Accord susmentionné

Les amendements avaient été proposés par le Gouvernement français et communiqués par le Secrétaire général aux Parties contractantes le 2 février 1995. Ils sont entrés en vigueur le 2 juillet 1995, conformément au paragraphe 1 de l'article 12 de l'Accord.

*Textes authentiques des amendements : anglais et français.*

*Enregistré d'office le 2 juillet 1995.*

*Non publié ici 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, et la résolution de l'Assemblée générale A/RES/52/153 du 15 décembre 1997. Pour le texte des amendements voir E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1*

APPLICATION du Règlement n° 89 annexé à l'Accord susmentionné du 20 mars 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur

*Notification reçue le :*

3 juillet 1995

SLOVAQUIE

(Avec effet au 1<sup>er</sup> septembre 1995.)

*Enregistré d'office le 3 juillet 1995.*

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211; voir aussi vol. 516, p. 379 (rectification des textes authentiques anglais et français du paragraphe 8 de l'article 1); vol. 609, p. 291 (amendement du paragraphe 1 de l'article 1); et vol. 1059, p. 404 (rectification du texte authentique français du paragraphe 2 de l'article 12); pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 4 à 21, ainsi que l'annexe A des volumes 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1259, 1261, 1271, 1273, 1275, 1276, 1277, 1279, 1284, 1286, 1287, 1291, 1293, 1294, 1295, 1299, 1300, 1301, 1302, 1308, 1310, 1312, 1314, 1316, 1317, 1321, 1323, 1324, 1327, 1328, 1330, 1331, 1333, 1335, 1336, 1342, 1347, 1348, 1349, 1350, 1352, 1355, 1358, 1361, 1363, 1364, 1367, 1374, 1379, 1380, 1389, 1390, 1392, 1394, 1398, 1401, 1402, 1404, 1405, 1406, 1408, 1409, 1410, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1423, 1425, 1428, 1429, 1434, 1436, 1438, 1443, 1444, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1466, 1474, 1477, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1492, 1494, 1495, 1499, 1500, 1502, 1504, 1505, 1506, 1507, 1509, 1510, 1511, 1512, 1513, 1514, 1515, 1516, 1518, 1519, 1520, 1522, 1523, 1524, 1525, 1526, 1527, 1530, 1537, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1552, 1555, 1557, 1558, 1559, 1563, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 1573, 1575, 1578, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1589, 1590, 1593, 1597, 1598, 1605, 1607, 1637, 1639, 1641, 1642, 1647, 1649, 1654, 1656, 1658, 1664, 1671, 1672, 1673, 1678, 1685, 1686, 1688, 1689, 1691, 1693, 1695, 1696, 1698, 1699, 1700, 1702, 1703, 1709, 1714, 1717, 1722, 1723, 1724, 1725, 1728, 1730, 1731, 1745, 1747, 1748, 1753, 1762, 1763, 1764, 1765, 1768, 1769, 1770, 1771, 1774, 1775, 1777, 1785, 1787, 1792, 1819, 1822, 1823, 1824, 1829, 1830, 1832, 1840, 1843, 1844, 1846, 1849, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864, 1870, 1871, 1872 et 1880/1881.

No. 11583. CONSULAR CONVENTION BETWEEN THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE POLISH PEOPLE'S REPUBLIC. SIGNED AT LONDON ON 23 FEBRUARY 1967<sup>1</sup>

---

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE ABOVE-MENTIONED CONVENTION, AS AMENDED.<sup>3</sup> WARSAW, 21 MARCH AND 14 APRIL 1994

*Authentic texts: English and Polish.*

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 3 July 1995.*

I

*Her Majesty's Ambassador at Warsaw  
to the Minister of Foreign Affairs of the Republic of Poland*

BRITISH EMBASSY  
WARSAW

21 March 1994

Dear Minister,

I have the honour to refer to recent discussions between our two Governments concerning the possibility of the two Governments appointing honorary consular officers in each other's territory and propose that, in relation to honorary consular officers and consular posts headed by honorary consular officers, Article 7 of the Consular Convention between the Polish People's Republic and the United Kingdom and Northern Ireland done at London on 23 February 1967,<sup>1</sup> as amended by the Protocol done at London on 16 December 1976<sup>3</sup> shall not apply to honorary consuls.

The two Governments shall apply the provisions of:

- (a) Chapter III of the Vienna Convention on Consular Relations of 24 April 1963;<sup>4</sup>
- (b) Part IV of the said Bilateral Convention (as amended).

If the foregoing proposal is acceptable to the Government of the Republic of Poland, I have the honour to propose that this note, together with Your Excellency's reply, in that sense, shall constitute an agreement between our two Governments which shall enter into force on the date of Your Excellency's reply.

M. J. LLEWELLYN SMITH

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 813, p. 261, and annex A in volume 1143.

<sup>2</sup> Came into force on 14 April 1994, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

<sup>3</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1143, p. 321.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 596, p. 261.

## II

[POLISH TEXT — TEXTE POLONAIS]

*The Minister of Foreign Affairs of the Republic of Poland  
to Her Majesty's Ambassador at Warsaw*

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Warsaw, 14 April 1994

Szanowny Panie Ambasadorko,

Mam zaszczyt potwierdzić odbiór listu Waszej Eksceleńcji z dnia 21 marca 1994 roku, o treści następującej:

“Mam zaszczyt nawiązać do niedawnych rozmów pomiędzy naszymi dwoma Rządami w sprawie możliwości mianowania przez obydwu Rządy konsulów honorowych na terytorium drugiej Strony i zaproponować, aby odnośnie konsulów honorowych i urzędów konsularnych kierowanych przez konsulów honorowych, Artykuł 7 Konwencji Konsularnej pomiędzy Polską Rzeczpospolitą Ludową a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, zawartej w Londynie dnia 23 lutego 1967 roku, nowelizowanej Protokółem sporządzonym w Londynie dnia 23 lutego 1976 roku, nie był stosowany do konsulów honorowych.

Obydwu Rządy będą stosowały postanowienia:

- (a) Rozdziału III Konwencji Wiedeńskiej o Stosunkach Konsularnych z dnia 24 kwietnia 1963 r.;
- (b) Części IV wyżej wymienionej Konwencji Dwustronnej (ze zmianami).

Jeżeli powyższa propozycja może być przyjęta przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej, mam zaszczyt zaproponować, aby niniejsza nota wraz z odpowiedzią Waszej Eksceleńcji w tej sprawie tworzył porozumienie pomiędzy naszymi dwoma Rządami, które wejdzie w życie z dniem otrzymania odpowiedzi Waszej Eksceleńcji.”

Mam zaszczyt poinformować Waszą Eksceleńcję, że Rząd Rzeczypospolitej Polskiej wyraża zgodę na powyższą propozycję i że Pański list oraz moja odpowiedź stanowią porozumienie między naszymi dwoma Rządami, które wejdzie w życie w dniu dzisiejszym.

Zechce Pan, Panie Ambasadorko, przyjąć wyrazy mego wysokiego poważania.

ANDRZEJ OLECHOWSKI

[TRANSLATION — TRADUCTION]<sup>1</sup>

Dear Ambassador,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's letter of 21 March 1994, which reads as follows:

[*See note I*]

I have the honour to notify Your Excellency that the Government of the Republic of Poland accepts the foregoing proposal and that Your Excellency's note and my reply constitute an agreement between our two Governments which shall enter into force today.

Yours sincerely,

ANDRZEJ OLECHOWSKI

---

---

<sup>1</sup> Translation supplied by the Government of the United Kingdom — Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 11583. CONVENTION CONSULAIRE ENTRE LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE. SIGNÉE À LONDRES LE 23 FÉVRIER 1967<sup>1</sup>

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT LA CONVENTION SUSMENTIONNÉE, TELLE QUE MODIFIÉE<sup>3</sup>. VARSOVIE, 21 MARS ET 14 AVRIL 1994

*Textes authentiques : anglais et polonais.*

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 3 juillet 1995.*

I

*L'Ambassadeur de Sa Majesté à Varsovie  
au Ministre des affaires étrangères de la République de Pologne*

AMBASSADE DU ROYAUME-UNI  
VARSOVIE

Le 21 mars 1994

Monsieur le Ministre,

Me référant aux entretiens récents entre nos deux Gouvernements concernant la possibilité de la nomination d'agents consulaires honoraires par les deux Gouvernements dans leurs territoires respectifs, j'ai l'honneur de proposer qu'en ce qui concerne les postes d'agents consulaires honoraires et les postes consulaires dirigés par des agents consulaires honoraires, l'article 7 de la Convention consulaire entre la République populaire polonaise et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, conclue à Londres, le 23 février 1967<sup>2</sup>, telle que modifiée par le Protocole signé à Londres, le 16 décembre 1976<sup>3</sup>, ne s'applique pas aux consuls honoraires.

Les deux Gouvernements appliquent les dispositions

a) Du Chapitre III de la Convention de Vienne sur les relations consulaires du 24 avril 1963<sup>4</sup>;

b) De la partie IV de ladite Convention bilatérale (telle qu'amendée).

Si la proposition qui précède rencontre l'agrément du Gouvernement de la Pologne, j'ai l'honneur de proposer que la présente note, accompagnée de votre réponse en ce sens, constitue un Accord entre nos deux Gouvernements, qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Je saisis cette occasion, etc.

M. J. LLEWELLYN SMITH

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 813, p. 261, et annexe A du volume 1143.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 14 avril 1994, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1143, p. 334.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 596, p. 261.

## II

*Le Ministre des affaires étrangères de la République de Pologne  
à l'Ambassadeur de Sa Majesté à Varsovie*

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Varsovie, le 14 avril 1994

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Excellence en date du 21 mars 1994 dont la teneur est la suivante :

[Voir note I]

J'ai l'honneur de confirmer que le Gouvernement de la République de Pologne est d'accord sur ce qui précède, y compris la proposition selon laquelle la lettre de Votre Excellence et la présente lettre constitueront un Accord entre nos deux Gouvernements, qui entrera en vigueur aujourd'hui.

Je saisis cette occasion, etc.

ANDRZEJ OLECHOWSKI

---

No. 16509. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA CONCERNING AIR SERVICES. SIGNED AT BERMUDA ON 23 JULY 1977<sup>1</sup>

---

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> FURTHER AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, CONCERNING AIRPORT USER CHARGES (WITH ATTACHMENTS). WASHINGTON, 11 MARCH 1994

*Authentic text: English.*

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 3 July 1995.*

I

*Her Majesty's Ambassador at Washington  
to the Secretary of State of the United States of America*

BRITISH EMBASSY  
WASHINGTON

11 March 1994

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 the United States of America Concerning Air Services, with annexes and exchange of letters, done at Bermuda on 23 July 1977, as amended<sup>1</sup> ("the Agreement"). I have the further honour to refer to (i) the US/UK Arbitration Concerning Heathrow Airport User Charges (the "Heathrow Arbitration"), initiated by the Government of the United States of America on 16 December 1988, and (ii) the request for arbitration made by the Government of the United Kingdom in its Embassy's Note No. 87 of 13 October 1993 (the "UK Arbitration"), both of which were submitted under Article 17 of the Agreement.

I have the further honour to refer to recent discussions between representatives of our two governments that were initiated to enable our governments to terminate the Heathrow Arbitration and the UK Arbitration and to fully and finally settle the matters that gave rise to those proceedings. As a result of these discussions, I hereby propose that our Governments agree upon the following terms and conditions for termination and settlement:

- (a) Article 1(o) and Article 10 of the Agreement shall be deleted and the texts set out in Attachment 1 hereto shall be substituted therefor.
- (b) The Memorandum of Understanding between the two Governments on airport user charges, signed at Washington on 6 April 1983, will cease to have effect.
- (c) On 11 March 1994, the Government of the United Kingdom shall pay to the Government of the United States of America and the Government of the United

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1079, p. 21, and annex A in volumes 1115, 1124, 1202, 1222, 1247, 1461, 1584 and 1658.

<sup>2</sup> Came into force on 11 March 1994, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

States of America shall accept the sum of United States \$29,500,000.00 (twenty-nine million, five hundred thousand United States dollars).

- (d) On 11 March 1994, representatives of the Governments of the United States of America and the United Kingdom shall discontinue the Heathrow Arbitration by filing with the Heathrow Arbitral Tribunal a joint notification to that effect pursuant to Rule 24(1) of the Tribunal's Rules of Procedure. The Governments of the United States of America and the United Kingdom shall regard as fully and finally settled all claims of the Government of the United States of America relating to user charges imposed at Heathrow Airport in the period up to and including 31 March 1994. The effect of this final settlement is that the United States Government shall no longer pursue any claims against the Government of the United Kingdom relating to the user charges imposed at Heathrow Airport in the period up to and including 31 March 1994, and shall regard those claims as permanently extinguished.
- (e) The Government of the United Kingdom hereby irrevocably withdraws the request made in its Embassy's Note No. 87 of 13 October 1993 that the dispute concerning the compliance by the Government of the United States of America with its obligations under Article 10 of the Agreement should be referred to arbitration under Article 17 of the Agreement. The Governments of the United Kingdom and the United States of America shall regard as fully and finally settled all claims of the Government of the United Kingdom relating to United States Government compliance with Article 10 of the Agreement in the period up to and including 31 March 1994. The effect of this final settlement is that the Government of the United Kingdom shall no longer pursue any claims against the Government of the United States of America relating to United States Government compliance with Article 10 of the Agreement in the period up to and including 31 March 1994, and shall regard those claims as permanently extinguished.
- (f) In relation to the charges imposed upon U.S. airlines at Heathrow Airport in the future:
- (i) the current differential between the peak and off-peak international passenger charges shall be phased out in four substantially proportionate instalments over the period 1 April 1995 to 1 April 1998, so that this differential is entirely eliminated as from 1 April 1998;
  - (ii) a peak international passenger charge shall not be re-introduced before 1 April 2003 or, provided that the planning permission for Heathrow Airport's Terminal 5 is granted before 1 April 2003 and construction has begun before that date, the date on which the first phase of Terminal 5 is opened for commercial use, whichever is the later;
  - (iii) there is no current intention to re-introduce a peak international passenger charge after the date established in sub-paragraph (ii) above, and in any event the present policy is to introduce changes to the pricing structure at Heathrow Airport on a gradual basis after consultation with users;
  - (iv) there shall be no change in the relative levels of landing, passenger and parking charges at Heathrow Airport, whilst peak international passenger charge is being phased out in accordance with sub-paragraph (i) above;



- (v) there is no current intention to change the relative levels referred to in sub-paragraph (iv) above, after the peak international passenger charge is phased out;
  - (vi) the level of charges for parking shall not be increased relative to the level of total user charges, at least until the date established in sub-paragraph (ii) above;
  - (vii) a weight-related element in peak period landing charges shall not be re-introduced, and that part of off-peak landing charges attributable to aircraft weight shall not be raised relative to the overall level of off-peak landing charges, at least until the date set out in sub-paragraph (ii) above;
  - (viii) there is no current intention to depart at any time in the future from the principle that no distinction shall be made as to sources of revenue, including duty-free sales and other commercial revenues, in computing revenues that contribute to the rate of return on assets at Heathrow Airport; and
  - (ix) there shall be made available to U.S. airlines designated under the Agreement (or any successor air services agreement) and operating to Heathrow Airport at least the information set out at Attachment 2 hereto.
- (g) The Government of the United Kingdom shall issue such directions as may be necessary under section 30(3) of the Airports Act 1986 (or any successor law or regulation) to require that, in relation to the user charges imposed at Heathrow Airport, BAA plc (or any successor operator of Heathrow Airport) shall carry out the commitments set out at (i), (ii), (iv), (vi), (vii), and (ix) of paragraph (f) above.
- (h) The Government of the United Kingdom shall institute a system whereby the United Kingdom Civil Aviation Authority ("CAA") shall report annually, before 31 December, to the United Kingdom's Department of Transport on the user charges imposed and financial performance at each of BAA's South-East airports. The Department of Transport shall, for each of the three years 1994–96 inclusive, and to the extent possible given the confidential nature of some of the information likely to be given to CAA by BAA plc, report on those matters to the United States Government.
- (i) The Government of the United Kingdom shall, where necessary to comply with its obligations under Article 10 of the Agreement, as set out in Attachment 1 hereto, use its powers under the Airports Act 1986 or any successor law or regulation.
- (j) In relation to user charges at United States airports imposed upon United Kingdom airlines operating under the Agreement (or any successor air services agreement):
- (i) The Government of the United Kingdom notes that the Government of the United States of America operates a system whereby airport sponsors in the United States must give certain assurances if they receive grants from the Federal Government. Before giving approval for an airport sponsor to use funds from the Airport and Airway Trust Fund for the purposes of airport or airway development, the United States Secretary of Transportation must obtain specific written assurances from the airport sponsor. These assurances include the obligation to make the airport available for public use on fair and reasonable terms and without unjust discrimination.

- (ii) The Government of the United Kingdom notes that any such assurances remain in force for the useful life of the approved project, regardless of whether the airport operator thereafter receives further grants from the Federal Government, and that all airports to which United Kingdom designated airlines currently operate scheduled services under the Agreement are currently subject to such assurances.
- (iii) The Government of the United Kingdom notes that, on 10 December 1993, the United States Secretary of Transportation wrote, *inter alia*, to the Chairman of the Airports Council International—North America (copy at Attachment 3) setting out the policy of his Department to take a more active role in the airport-airline relationship, where needed. This letter provided for the Department, *inter alia*,:
- to offer its good offices to facilitate resolution of a dispute that airports and airlines, despite all reasonable efforts, have been unable to resolve between themselves;
  - where reasonable grounds are shown, to commence an investigation in response to a complaint, and if warranted by the facts following the investigation of a complaint, to suspend payment of existing or future grants to the airport concerned and/or to issue cease and desist orders and obtain the assistance of the United States District Court to enforce such orders;
  - to reserve its authority to begin proceedings without waiting for a formal complaint if an airport rate increase appears unreasonable. These proceedings may range from conducting informal inquiries and issuing information requests to instituting formal investigations, including compelling testimony and issuing document subpoenas.
- (iv) The Government of the United Kingdom notes that, as part of the policy enunciated in the letter at Attachment 3, the existing administrative regulations governing investigation and enforcement of airport compliance are to be reviewed. In this review, the Government of the United Kingdom expects the Government of the United States of America to have regard to its international obligations in determining whether it is necessary to propose any revisions to streamline that process and enhance its effectiveness.
- (v) The Government of the United Kingdom notes that airports in the United States are required to give an assurance that all revenues generated by the airport are used for the purposes allowed in Section 511(a)(12) of the Airport and Airway Improvement Act of 1982, as amended. The Government of the United Kingdom expects the Government of the United States of America to have regard to its international obligations in any review of this requirement.
- (vi) The Government of the United Kingdom notes the undertaking of the Government of the United States of America regarding United States Government encouragement of airport-airline consultations set forth in Attachment 4.
- (vii) The Government of the United States of America believes its current system enables it to discharge its obligations to the Government of the United Kingdom under Article 10. The United States Government recognizes that, under Article 10(4), this or another system must be in effect to safeguard users from charges that do not meet the criteria of Article 10.

- (k) The Government of the United States of America shall give a report to the Government of the United Kingdom on each occasion on which any material change is made in the policies described in paragraphs (i), (ii), (iii), and (v) of paragraph (j) above within three years of the date of this Note.
- (l) The mechanisms provided for in Articles 16 and 17 of the Agreement (or the consultations and arbitration provisions in any successor air services agreement between our Governments) shall apply to any dispute concerning the implementation, interpretation or application of, or compliance with, the provisions of the agreement between the Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom brought into force by this Note and Your Excellency's affirmative Note in reply.

If the foregoing is acceptable to the Government of the United States of America, I have the honour to propose that this Note and Your Excellency's Note in reply confirming its acceptability shall constitute an agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of the United States of America, which shall enter into force on the date of Your Excellency's Note in reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

ROBIN RENWICK

## [ATTACHMENT 1]

## ARTICLE I

**Definitions**

- (o) “User charge” means a charge imposed by a competent charging authority on airlines for airport or air navigation property or facilities, including related services and facilities.

## ARTICLE 10

**User Charges**

1. User charges shall be just and reasonable, as defined in paragraphs (2) and (3) of this Article, and equitably apportioned among categories of users.
2. User charges shall not be unjustly discriminatory. In particular and without limiting the generality of the preceding sentence, neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on the first Contracting Party's designated airlines operating similar international air services at the same airport.
3. The user charges referred to in paragraph (1) are just and reasonable only if they do not exceed by more than a reasonable margin, over a reasonable period of time, the full cost to the competent charging authorities of providing the appropriate airport, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full costs may include a reasonable return on assets, after depreciation. In the provision of facilities and services, the competent charging authorities shall have regard to such factors as efficiency, economy, environmental impact and safety of operation.
4. The Contracting Parties recognize the benefits of reducing undue intervention and detailed supervision of the setting and monitoring of user charges at individual airports. The Contracting Parties shall each maintain a system to safeguard users from charges that do not meet the criteria of this Article. The system shall include a process for resolving complaints which the Contracting Parties in principle expect to be used in the first instance.
5. A Contracting Party shall not be held to be in breach of a provision of this Article unless: (i) it fails to undertake a review of the charging practice that is the subject of a complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or (ii) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.
6. Each Contracting Party shall encourage consultations in the first instance directly between the competent charging authorities in its territory and airlines using the services and facilities, or through the airlines representative organizations if the airlines agree. Each Contracting Party shall encourage them to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles set out in this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposals for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

## [ATTACHMENT 2]

## 1. FINANCIAL INFORMATION

- (a) Full statutory accounts for BAA plc and Heathrow Airport Limited and each other South East airport, including a profit and loss statement, balance sheet and cash flow, identifying the main components of income and expenditure, categories of assets and sources and uses of funds. These accounts will also contain notes setting out the accounting policies adopted, and explaining individual entries where appropriate.
- (b) Detailed analysis of income and expenditure for each South East airport from the management accounts, itemizing the results by the following categories:

<i>Income</i>	<i>Expenditure</i>
Landing charges	Wages and salaries
Passenger charges	Social Security costs
Aircraft parking charges	Pension costs
Retail outlets	Other staff costs
Catering	Property related costs
Car hire	Maintenance and Equipment
Public car parks	General expenses
Other concessions	Intra-Group charges
Rents	Depreciation
Services	Corporate office costs

This analysis also includes staff numbers, historical cost accounts (in addition to the modified historical cost accounts), a separate analysis of security costs and a listing of monthly charges in Retail prices.

## 2. TRAFFIC INFORMATION

- (a) Details of annual numbers of terminal passengers and air transport movements, for domestic and international services separately.
- (b) Details of hourly, monthly and annual passenger flows, arriving and departing, by terminal. Terminal capacities, busy hour rates and other reference hour rates.
- (c) Details of hourly, monthly and annual aircraft movements, separately for aircraft landings and take-offs.
- (d) Details of aircraft parking patterns by time of day and season, separately for pier and remote stands, and separated by aircraft size category.
- (e) If requested, further, more detailed traffic and capacity information can be provided on specified areas, time periods, or markets from BAA's traffic data base

## 3. SERVICE QUALITY INFORMATION

Regular information on the service quality performance of individual airports in a number of key areas, such as mechanical equipment availability, and passenger satisfaction with facilities.

#### 4. PLANNING AND FORECASTING INFORMATION

- (a) An annual airport strategy setting out traffic forecasts, major capital projects and capital expenditure, and particular areas requiring strategic action.
- (b) Data on those elements of the traffic mix significantly affecting the airport charges yield per passenger for the most recent relevant accounting period, together with a forecast of the yield for the current year and the following year at Heathrow and the South East airports system. In addition, any assumptions as to changes in the traffic mix used in generating such forecasts. This information to be extended to future years if desired.
- (c) Details of the forecast capital and operating costs associated with any increases or decreases in security standards required or allowed by the United Kingdom Department of Transport.
- (d) If desired, a commentary on key factors expected to affect commercial revenues and operating costs in the current and following years.
- (e) A paper each year, setting out and explaining for consultation, the reasoning behind any proposals for changes in the level or structure of airport charges at Heathrow Airport.
- (f) A paper each year, setting out and explaining the reasoning behind any decision by BAA, following consultations, to change the level or structure of airport charges at Heathrow Airport.
- (g) Material provided for public inquiries into major airport developments, including analyses of demand and capacity and expenditure estimates.

#### 5. ADDITIONAL INFORMATION

Special material for specific and general user charges studies agreed with airlines. Recent examples include detailed analysis of traffic in individual hours in individual terminals, and disaggregated cost forecasts for major capital projects.

## [ATTACHMENT 3]

THE SECRETARY OF TRANSPORTATION  
WASHINGTON, D.C. 20590

December 10, 1993

Dear Mr. Doughty,

As you know, the air transportation industry has experienced unprecedented economic turbulence in recent years. Our Nation's air carriers have suffered literally billions of dollars in losses, while airport sponsors across the country struggle to meet the challenges of maintaining and developing their facilities now and for the future. These financial stresses have the unfortunate potential to create an environment in which air carriers and sponsors assume antagonistic positions in their dealings with each other.

As underscored by several recent controversies, including the impasse involving the major carriers serving Los Angeles International Airport and the dispute involving Kent County, Michigan, these tensions are of particular concern in the negotiation and establishment of fair and reasonable charges for the use of airport facilities. In difficult times, heated rhetoric and brinkmanship can all too easily substitute for the process of cooperation and compromise that has historically characterized the relations between carriers and the airports they serve.

The importance of this industry to our economy, and the potential impact of airport-airline relations on the traveling and shipping public require the Department of Transportation, in my view, to encourage and help foster an environment of rationality and thoughtful accommodation. Airport sponsors and the carriers serving them must ultimately find ways to continue to work together productively. This Department will make every effort to encourage air carriers and airport sponsors to step back from inflexible negotiation tactics and rhetorical excess in their dealings with each other. These kinds of tactics—including threats to deny airport access—disserve the public interest and undermine the confidence of the traveling public.

The public depends on airlines and airport sponsors to work together responsibly. In most cases, they have. The local parties have a direct financial interest in achieving agreement on fees, and are clearly best suited to resolve their differences promptly and directly, in light of local considerations and future needs. The public interest is best served when these disputes are amicably resolved between the parties at the earliest possible stage. This is always the preferred approach. However, the Department will, where needed, take a more active role in the airport-airline relationship. Normally, our role will be to assist parties unable to resolve fee disputes locally to conclude their own agreements successfully. On the other hand, where a true impasse threatens significant disruption of the national air transportation system, the Department will not hesitate to use its existing broad legal authority to review the legality of proposed airport rates and to take all necessary investigatory and enforcement actions in aid of that authority.

The key elements of our approach are as follows:

*First*, where airport sponsors and air carriers have been unable, despite all reasonable efforts, to resolve fee disputes between them, the Department and the Federal Aviation Administration will offer their good offices to facilitate the parties' reaching a successful outcome in a timely manner. Prompt resolution of

these disputes is always desirable since extensive delay can lead to uncertainty for the public and a hardening of the parties' positions.

*Second*, where unsuccessful negotiations between the parties give rise to a well-grounded complaint that airport rates and charges violate an airport sponsor's federal grant obligations, the Department will, when appropriate, exercise its broad statutory authority to investigate and review the legality of those rates and charges. The Department and, by delegation, the Federal Aviation Administration, will also take all necessary actions in aid of their authority under the Airport and Airway Improvement Act of 1982 and the Federal Aviation Act of 1958.

Specifically, where reasonable grounds are shown, we will be prepared to commence an informal or formal investigation in response to a complaint under 14 CFR Part 13 and, as provided by existing law, may:

- Require an airport sponsor who is a federal grant recipient to conduct an independent audit of its financial and other books and records, or require it to submit these records to an audit conducted by the Department;
- Require such federal grant recipients promptly to make available for inspection their relevant books and financial records;
- Issue subpoenas for evidence and testimony; and
- Hold an evidentiary hearing.

If warranted by the facts, the Department is authorized to suspend approval of new grants, and payment of funds under existing grants, pending final determination of whether an airport sponsor has violated its federal grant assurances—including its commitment to provide access to its airport on fair and reasonable terms without unjust discrimination. The Department may also order termination of an airport sponsor's eligibility to receive federal grants, subject to the sponsor's right to a hearing and appellate judicial review. In appropriate circumstances, the Department can issue cease and desist orders and obtain the assistance of the United States District Court to enforce such orders.

At my direction, Departmental and FAA legal counsel are reviewing the relevant Part 13 administrative regulations governing investigation and enforcement of airport compliance, and will propose any revisions needed to streamline that process and enhance its effectiveness. At the same time, we reaffirm that the Department's powers will normally be exercised only as a last resort—that is, only after the parties have clearly exhausted all reasonable efforts to resolve their disputes.

*Third*, in those rare cases in which an airport rate increase appears unreasonable on its face, the Department reserves its authority to begin proceedings on its own, without waiting for a formal complaint. These proceedings may range from conducting informal inquiries and issuing information requests, to instituting formal investigations, including compelling testimony and issuing document subpoenas. While such cases should be rare, the Department will move vigorously to investigate plainly apparent compliance issues. Among the factors that may be considered in evaluating whether such intervention is appropriate in these circumstances are:

- The amounts of fee increases and their relationship to the actual costs of operating and developing the airport;
- The accumulation of substantial surplus airport revenues in relation to capital improvement plans and operating needs;



- Evidence of improper discriminatory practices; and
- Indications of use of airport revenues for purposes other than capital or operating costs of the airport, as specified by law. As the Department has made clear, diversion of airport revenue is prohibited by law and violates federal grant assurances.

While affirming the importance of responsible action by airport sponsors, it is also important to underscore that air carriers are not in a position to choose unilaterally to determine and pay only those rates they consider reasonable and justified by their views of airport needs. Moreover, tactical maneuvering in rate negotiations that unnecessarily prolongs disputes is no substitute for good faith efforts to resolve such disagreements expeditiously. Airports unquestionably have the right to charge and to collect reasonable fees. I fully understand the importance of ensuring that airport sponsors retain their authority at the local level over rate structures that appropriately support both immediate and longer-term airport needs, within the broad parameter of reasonableness.

The more engaged approach of the Department outlined here is intended to assist parties in negotiating and establishing airport rates and charges in a way that will continue to serve the traveling public and the national economy. The active involvement of the Department in the issue of airport charges should in no event displace the process of local negotiation of such rates in good faith between the affected parties.

Sincerely,

FEDERICO PEÑA

Mr George F. Doughty  
Chairman  
Airport Council International  
1220 19th Street NW  
Washington D.C. 20036

## [ATTACHMENT 4]

## UNDERTAKING OF THE UNITED STATES GOVERNMENT

The owners or operators of major U.S. airports (“sponsors”) receive federal grants for airport development projects. As a condition of receiving those grants, the sponsors have assured the Secretary of Transportation that the airports for which grants are given will be available for public use on fair and reasonable terms and without unjust discrimination. Further, U.S. law requires those sponsors to undertake reasonable consultations with affected parties using the airport in making a decision to undertake any airport development project for which federal funds are being used. Grant recipients are also required to permit the Secretary access to the sponsor’s records to enforce the grant assurances.

U.S. policy is to recognize that the local parties (ie, the sponsors and their users), having a direct financial interest in achieving agreement on fees, are clearly best suited to resolve any differences promptly and directly, in light of local considerations and future needs. U.S. policy also recognizes that the books and records of sponsors are typically subject to numerous public audit requirements, often imposed by airport-airline contracts. Moreover, as sponsors, U.S. airport records are subject to various federal and state laws requiring openness. The United States considers that these laws and contractual obligations offer abundant assurances that airport charges will be established in an open, public and transparent manner.

Nevertheless, at the request of the Government of the United Kingdom in the context of the discussions leading to termination and settlement, within 90 days of March 11, 1994, U.S. aeronautical authorities will communicate in writing to U.S. airports to which U.K. airlines currently operate to encourage them to consult with their airline users directly, and to provide users with reasonable notice of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made. U.S. aeronautical authorities will also encourage those airports to provide the information necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the user charges imposed on airlines in accordance with the principles set out in Article 10 of the Agreement. At the request of the Government of the United Kingdom, the Government of the United States of America will also send such written encouragement to any additional U.S. airport to which U.K. airlines operate in the future.

## II

*The Secretary of State of the United States of America  
to Her Majesty's Ambassador at Washington*

DEPARTMENT OF STATE  
WASHINGTON

11 March 1994

Excellency,

I have the honor to acknowledge receipt of Your Excellency's note dated March 11, 1994, which reads as follows:

[*See note I*]

I have the honor to inform Your Excellency that the foregoing proposals are acceptable to the Government of the United States of America, which therefore agrees that Your Excellency's note with its attachments, and this note in reply, shall constitute an agreement between our two Governments which shall enter into force on the date of this note in reply.

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

For the Secretary of State,  
CONRAD K. HARPER

---

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 16509. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ AUX BERMUDES LE 23 JUILLET 1977<sup>1</sup>

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT À NOUVEAU L'ACCORD SUSMENTIONNÉ, RELATIF AUX TAXES D'AÉROPORT (AVEC ANNEXES). WASHINGTON, 11 MARS 1994

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 3 juillet 1995.*

## I

*L'Ambassadeur de Sa Majesté à Washington  
au Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique*

AMBASSADE BRITANNIQUE  
WASHINGTON

Le 11 mars 1994

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord conclu entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif aux services aériens y compris les annexes et l'échange de lettres, signé aux Bermudes le 23 juillet 1977, tel qu'amendé<sup>1</sup> (« l'Accord »). J'ai également l'honneur de me référer (i) à l'arbitrage États-Unis/Royaume-Uni concernant les taxes de l'aéroport d'Heathrow (« Arbitrage Heathrow ») dont la procédure a été engagée par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique le 16 décembre 1988 et (ii) à la demande d'arbitrage présentée par le Gouvernement du Royaume-Uni dans la note de l'Ambassade n° 87 en date du 13 octobre 1993 (« Arbitrage Royaume-Uni »), l'un et l'autre présentés à l'Article 17 du présent Accord.

J'ai également l'honneur de me référer aux récents entretiens entre les représentants de nos deux gouvernements en vue de permettre à ces derniers de mettre fin à l'Arbitrage d'Heathrow et à l'Arbitrage Royaume-Uni et de régler pleinement et définitivement les questions qui avaient donné lieu à ces procédures. A la suite de ces discussions, j'ai l'honneur de proposer que nos gouvernements se mettent d'accord sur les conditions d'abrogation et de règlement ci-après :

(a) L'Article 1, o et l'Article 10 de l'Accord sont supprimés et remplacés par l'Article 1 o et l'Article 10 constituant l'Annexe 1 ci-jointe.

(b) Le Mémoire d'accord entre les deux gouvernements relatif aux taxes d'aéroport, signé à Washington le 6 avril 1983, cesse d'être en vigueur.

(c) Le 11 mars 1994, le Gouvernement du Royaume-Uni versera au Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique acceptera la somme de \$ 29 500 000.00 dollars des États-Unis (vingt neuf millions cinq cent mille dollars des États-Unis).

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1079, p. 21, et annexe A des volumes 1115, 1124, 1202, 1222, 1247, 1461, 1584 et 1658.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 11 mars 1994, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

(d) Le 11 mars 1994, les représentants des gouvernements des Etats-Unis d'Amérique et du Royaume-Uni mettront fin à l'Arbitrage Heathrow en présentant au Tribunal d'arbitrage d'Heathrow une notification conjointe à cet effet conformément au Règlement 24 (1) du Règlement intérieur du Tribunal. Les Gouvernements des Etats-Unis d'Amérique et du Royaume-Uni tiendront pour pleinement et définitivement réglées toutes les requêtes présentées par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique concernant les taxes imposées à l'aéroport d'Heathrow jusqu'au 31 mars 1994 inclus. Ce règlement définitif a pour effet que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique abandonnera toute requête à l'encontre du Gouvernement du Royaume-Uni concernant les taxes d'aéroport imposées à l'aéroport d'Heathrow jusqu'au 31 mars 1994 inclus et les tiendra pour définitivement supprimées.

(e) Le Gouvernement du Royaume-Uni retire irrévocablement la demande exprimée dans la note de son Ambassade n° 87 en date du 13 octobre 1993 selon laquelle le différend concernant le respect par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique de ses obligations en vertu de l'Article 10 de l'Accord devrait être soumis à arbitrage en vertu de l'Article 17 de l'Accord. Le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique tiennent pour pleinement et définitivement réglées toutes les requêtes émanant du Gouvernement du Royaume-Uni concernant le respect par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique de l'Article 10 de l'Accord jusqu'au 31 mars 1994 inclus. Ce règlement définitif a pour effet que le Gouvernement du Royaume-Uni abandonnera la poursuite de toute requête à l'encontre du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique concernant le respect par ce dernier de l'Article 10 de l'Accord jusqu'au 31 mars 1994 inclus et tiendra lesdites requêtes pour définitivement supprimées.

(f) En ce qui concerne les taxes imposées dans l'avenir aux compagnies aériennes des Etats-Unis à l'aéroport d'Heathrow :

- (i) La disparité actuelle entre les taxes par voyageur international en périodes de pointe et en morte-saison sera éliminée progressivement dans le cadre de quatre réductions distribuées proportionnellement pendant la période allant du 1<sup>er</sup> avril 1995 au 1<sup>er</sup> avril 1998, de façon à être entièrement éliminée à partir du 1<sup>er</sup> avril 1998;
- (ii) Une taxe par voyageur sur les vols internationaux en période de pointe ne sera pas réintroduite avant le 1<sup>er</sup> avril 2003 où, si l'autorisation relative à la construction du Terminal 5 à l'aéroport d'Heathrow est donnée avant le 1<sup>er</sup> avril 2003 et à condition que la construction ait commencé avant cette date, à la date à laquelle la première phase du Terminal 5 sera ouverte à l'utilisation commerciale, si cette date est ultérieure;
- (iii) Il existe à l'heure actuelle aucune intention de réintroduire une taxe pour voyageurs internationaux en périodes de pointe après la date indiquée à l'alinéa ii ci-dessus, et dans tous les cas l'objectif actuel est d'introduire toute modification à la structure des prix à l'aéroport d'Heathrow sur une base plus précise après consultation avec les usagers;
- (iv) Les niveaux relatifs des redevances d'atterrissage et de stationnement et des redevances par passager à l'aéroport d'Heathrow ne seront pas modifiés pendant l'élimination progressive des redevances par usager sur les vols internationaux en périodes de pointe, conformément à l'alinéa i ci-dessus;
- (v) L'intention n'est pas à l'heure actuelle de modifier les niveaux relatifs susmentionnés à l'alinéa iv ci-dessus après l'élimination des redevances par passager sur les vols internationaux en périodes de pointe;
- (vi) Le montant des redevances de stationnement ne sera pas augmenté par rapport au montant total des redevances d'usage, tout au moins jusqu'à la date établie à l'alinéa ii ci-dessus;
- (vii) Un indice de poids pour les redevances d'atterrissage en périodes de pointe ne sera pas réintroduit et la part des redevances d'atterrissage à la morte-saison attribuable au poids de l'appareil ne sera pas augmentée par rapport au montant global des redevances.

vances d'atterrissage pendant ces périodes, tout au moins jusqu'à la date indiquée à l'alinéa ii ci-dessus;

(viii) L'intention n'est pas à l'heure actuelle de s'éloigner dans l'avenir du principe selon lequel aucune distinction ne sera faite quant aux sources de revenu, notamment les revenus provenant des ventes par les boutiques franches et autres revenus commerciaux, dans la comptabilité des revenus qui contribuent au taux de rentabilité des avoirs à l'aéroport d'Heathrow; et

(ix) A tous le moins, les renseignements contenus dans l'Annexe 2 au présent document seront mis à la disposition des compagnies aériennes des Etats-Unis désignées dans le présent Accord (ou tout accord ultérieur concernant les services aériens) et utilisant l'aéroport d'Heathrow.

(g) Le Gouvernement du Royaume-Uni publiera les instructions nécessaires en vertu de la section 30 (3) de la Loi de 1986 sur les aéroports (ou toute loi ou règlement ultérieur) afin que, en ce qui concerne des redevances d'usage imposées à l'aéroport d'Heathrow, BAA plc (ou tout exploitant ultérieur de l'aéroport d'Heathrow) respecte les obligations visées aux alinéas i, ii, iv, vi, vii et ix du paragraphe *f* ci-dessus.

(h) Le Gouvernement du Royaume-Uni établira un système dans le cadre duquel l'Administration de l'aviation civile du Royaume-Uni (« CAA ») communiquera au Département des transports du Royaume-Uni, avant le 31 décembre, un rapport annuel sur les redevances d'usage imposées et sur les résultats financiers de chaque aéroport exploité par BAA Sud-est. Le Département des transports fera rapport de ces questions au Gouvernement des Etats-Unis pour chacune des trois années 1994-1995 et 1996, dans toute la mesure du possible étant donné la nature confidentielle de certains des renseignements qui seront communiqués à la CAA par BAA plc.

(i) Dans la mesure où une telle action sera nécessaire pour remplir les obligations qui lui incombent en vertu de l'Article 10 de l'Accord, comme indiqué à l'Annexe 1 ci-jointe, le Gouvernement du Royaume-Uni utilisera les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de la Loi de 1986 sur les aéroports ou de toute loi ou règlement ultérieur.

(j) En ce qui concerne les redevances d'usage imposées aux compagnies aériennes du Royaume-Uni dans les aéroports des Etats-Unis en vertu de l'Accord (ou de tout accord ultérieur concernant les services aériens) :

(i) Le Gouvernement du Royaume-Uni note que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique exploite un système dans le cadre duquel les promoteurs d'aéroports aux Etats-Unis doivent donner certaines assurances dans le cas où le Gouvernement fédéral verse des subventions. Avant d'approuver l'utilisation par un promoteur d'aéroport d'utiliser les fonds provenant du Fonds d'affectation spéciale pour les aéroports et les routes aériennes aux fins d'exploitation d'un aéroport ou d'une route aérienne, le Ministre des transports des Etats-Unis doit obtenir du promoteur des assurances écrites spécifiques. Ces dernières comprennent l'obligation de mettre l'aéroport à la disposition du public à des conditions équitables et raisonnables et sans discrimination mal fondée.

(ii) Le Gouvernement du Royaume-Uni note que lesdites assurances restent en vigueur pendant la durée de vie utile du projet approuvé, même si l'exploitant de l'aéroport ne reçoit pas par la suite des subventions supplémentaires de la part du Gouvernement fédéral, et que tous les aéroports utilisés par les compagnies aériennes du Royaume-Uni pour des vols réguliers en vertu de l'accord sont couverts à l'heure actuelle par ce type d'assurances.

(iii) Le Gouvernement du Royaume-Uni note que, au 10 décembre 1993, le Ministre des transports des Etats-Unis a écrit au Président du Conseil international des aéroports — Amérique du Nord (voir copie de cette lettre en Annexe 3) en lui indiquant notamment que son ministère avait pour politique générale de jouer un rôle plus actif dans

les relations entre les aéroports et les compagnies aériennes, en tant que de besoin. La lettre en question soulignait notamment que le Ministère des transports prévoyait :

- D'offrir ses bons offices afin de faciliter le règlement de tout différend que les aéroports et les compagnies aériennes, malgré tous les efforts raisonnables possibles, ne sont pas parvenus à résoudre;
  - D'entamer une enquête en réponse à une plainte, sur la base d'arguments raisonnables et si nécessaire en vertu des faits mis en lumière au cours de ladite enquête, de suspendre le paiement à l'aéroport concerné de subventions existantes et futures et/ou de donner l'ordre de cesser lesdits paiements et d'obtenir l'aide du Tribunal régional des Etats-Unis pour faire appliquer lesdits ordres;
  - De conserver le pouvoir d'entamer la procédure sans attendre de recevoir une plainte officielle dans le cas où un aéroport appliquerait une augmentation des taxes qui semblerait injustifiée. Il peut s'agir de l'ouverture d'une enquête officieuse et de la publication des renseignements ainsi réunis ou de l'ouverture d'une enquête officielle, avec citations à comparaître et à fournir les documents requis sous peine de sanction.
- (iv) Le Gouvernement du Royaume-Uni note que, dans le cadre des principes d'action énoncés dans la lettre ci-jointe en Annexe 3, les règlements administratifs actuels qui régissent l'investigation et l'application s'agissant des obligations incombant aux aéroports vont faire l'objet d'un examen. Dans cet examen, le Gouvernement du Royaume-Uni attend du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique qu'il tienne compte de ses obligations internationales pour déterminer la mesure dans laquelle il est nécessaire de proposer toute modification en vue de simplifier le processus et d'améliorer son efficacité.
- (v) Le Gouvernement du Royaume-Uni note que les aéroports sur le territoire des Etats-Unis sont tenus de fournir l'assurance que toutes les recettes engendrées par les aéroports sont utilisées conformément aux objectifs visés à la Section 511 *a*, (12) de la Loi de 1982 sur l'amélioration des aéroports des routes aériennes, y compris les modifications qui lui ont été apportées. Le Gouvernement du Royaume-Uni attend du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique qu'il tienne compte de ses obligations internationales lorsqu'il réexaminera ce point.
- (vi) Le Gouvernement du Royaume-Uni note l'initiative prise par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique en ce qui concerne l'encouragement des consultations entre les aéroports et les compagnies aériennes comme indiqué dans l'Annexe 4.
- (vii) Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique estime que le système actuel lui permet de s'acquitter de ses obligations à l'égard du Gouvernement du Royaume-Uni en vertu de l'Article 10. Le Gouvernement des Etats-Unis reconnaît que, en vertu de l'Article 10 (4), ce système ou tout autre système doit être mis en vigueur afin de protéger les usagers de redevances qui ne répondent pas aux critères indiqués à l'Article 10.
- (k) Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique fera rapport au Gouvernement du Royaume-Uni sur toute instance dans laquelle toute modification substantielle est apportée aux principes d'action décrits aux paragraphes i, ii, iii et v du paragraphe *j* ci-dessus dans les trois ans à partir de la date de la présente note.
- (l) Les mécanismes prévus à l'Article 16 et à l'Article 17 de l'Accord (ou les consultations et dispositions d'arbitrage contenues dans tout accord ultérieur relatif aux services aériens entre nos gouvernements) s'appliqueront à tout différend concernant la mise en œuvre, l'interprétation ou l'application des dispositions de l'accord entre le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Royaume-Uni mis en vigueur par la présente note et votre réponse dans ce sens.

Si les propositions susmentionnées rencontrent l'agrément du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et votre réponse de confirmation constituent entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique un accord qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat, etc.

ROBIN RENWICK



## [ANNEXE 1]

*Article premier*

## DÉFINITIONS

(o) L'expression « Redevances d'usage » s'entend des redevances imposées par une autorité compétente aux compagnies aériennes pour l'utilisation des installations d'un aéroport ou des équipements de navigation aérienne, y compris les services et installations connexes.

*Article 10*

## REDEVANCES D'USAGE

1. Les redevances d'usage seront équitables et raisonnables, selon les définitions données aux paragraphes (2) et (3) du présent Article, et réparties équitablement entre les différentes catégories d'utilisateurs.

2. Les redevances d'usage ne seront pas injustement discriminatoires. En particulier et sans limiter le caractère général de la phrase précédente, aucune Partie contractante n'imposera ou ne permettra qu'il soit imposé aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres compagnies aériennes exploitant des services aériens internationaux analogues dans le même aéroport.

3. Les redevances d'usage visées au paragraphe 1 ne sont équitables et raisonnables que si elles ne dépassent pas, dans les limites d'une marge raisonnable, pendant une période de temps raisonnable, la totalité des coûts assumés par les autorités compétentes qui les perçoivent aux fins de fournir les services et installations d'aéroports, de navigation aérienne et de sécurité appropriés à l'aéroport au sein du réseau de l'aéroport. Lesdits coûts pourront comprendre une rentabilité raisonnable des investissements effectués, après amortissement. En fournissant lesdits services et installations, les autorités compétentes tiendront compte de facteurs tels que l'efficacité, la rentabilité, les effets sur l'environnement et la sécurité des opérations.

4. Les Parties contractantes reconnaissent les avantages résultant de la réduction d'une intervention injustifiée et d'une supervision étroite de l'établissement et du suivi de redevances d'usage dans chaque aéroport. Chaque Partie contractante maintiendra en état un système permettant de protéger les utilisateurs de redevances ne répondant pas aux critères du présent Article, y compris une procédure de règlement des griefs que les Parties contractantes s'attendent en principe de voir utiliser en premier lieu.

5. Une Partie contractante ne sera pas considérée comme dérogeant à une disposition du présent Article sauf si : (i) elle ne procède pas à un examen des redevances qu'elle impose et qui font l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie contractante dans un délai de temps raisonnable; ou (ii) si, ayant procédé à cet examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier toutes redevances ou pratiques ne répondant pas aux critères établis dans le présent Article.

6. Chaque Partie contractante encouragera, dans un premier temps, les consultations directes entre les autorités compétentes chargées des redevances sur son territoire et les compagnies aériennes utilisant les services et installations, ou par l'entremise des organismes représentant les compagnies aériennes avec le consentement de ces dernières. Chaque Partie contractante encouragera l'échange d'informations nécessaires pour permettre un examen ponctuel de la mesure dans laquelle les redevances sont raisonnables en accord avec les principes établis dans le présent Article. Chaque Partie contractante encouragera les autorités compétentes à notifier aux utilisateurs dans des délais raisonnables toutes modifications prévues dans les redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur opinion avant que lesdites modifications soient effectuées.

## [ANNEXE 2]

## 1. INFORMATIONS FINANCIÈRES

(a) Des comptes statutaires complets pour BAA plc et Heathrow Airport Limited et chacun des autres aéroports de la région Sud-Est, y compris le compte de pertes et profits, le bilan d'exploitation et le flux de trésorerie, identifiant les principaux éléments de revenus et de dépenses, les catégories d'actifs ainsi que les sources et l'utilisation des fonds. Ces comptes contiendront également des notes indiquant les méthodes comptables adoptées et expliquant, le cas échéant, les postes comptables.

(b) Une analyse détaillée des recettes et des dépenses pour chaque aéroport de la région Sud-Est sur la base des comptes gestionnaires, en répartissant les résultats entre les catégories ci-après :

<i>Recettes</i>	<i>Dépenses</i>
Redevances d'atterrissage	Traitements et salaires
Redevances par voyageur	Versements à la caisse de sécurité sociale
Redevances de stationnement des appareils	Versements aux caisses de retraite
Magasins de ventes au détail	Autres dépenses de personnel
Restauration	Dépenses d'investissement connexes
Location de voitures	Entretien et matériel
Parcs de stationnement publics	Frais généraux
Autres concessions	Redevances au sein des groupes
Loyers	Dépréciation
Services	Dépenses administratives de l'entreprise

La présente analyse comprend également les effectifs de personnel, les comptes d'exploitation couvrant plusieurs années (outre les comptes d'exploitation sur plusieurs années modifiés), une analyse distincte des coûts de sécurité et la liste des redevances mensuelles pour les magasins de ventes au détail.

## 2. INFORMATIONS CONCERNANT LA CIRCULATION AÉRIENNE

(a) Des renseignements détaillés concernant le nombre annuel de voyageurs par terminal et les mouvements de transport aérien, les services intérieurs et les services internationaux étant indiqués séparément.

(b) Des renseignements détaillés sur les mouvements des voyageurs par heure, et sur une base mensuelle et annuelle, s'agissant des arrivées et des départs par terminal. L'indication de la capacité de chaque terminal, avec les coefficients des heures de pointe et autres heures de référence.

(c) Des renseignements détaillés sur les mouvements des appareils par heure et sur une base mensuelle et annuelle, avec indication séparée pour les atterrissages et les décollages.

(d) Des renseignements détaillés sur la structure du stationnement des appareils selon l'heure du jour et la saison, avec indication séparée pour le stationnement à proximité de l'embarquement et à distance, ainsi que par catégorie de tailles d'appareil.

(e) Sur demande, des renseignements plus détaillés sur la circulation et la capacité pourront être fournis en ce qui concerne des zones, périodes de temps ou marchés spécifiques à partir de la base de données de circulation de la BAA.

### 3. INFORMATIONS SUR LA QUALITÉ DES SERVICES

Des informations périodiques concernant la qualité des services offerts dans les divers aéroports et portant sur plusieurs éléments clés, notamment la disponibilité du matériel mécanique et le niveau de satisfaction des voyageurs.

### 4. INFORMATIONS SUR LA PLANIFICATION ET LES PRÉVISIONS

(a) Un rapport annuel de stratégie par aéroport indiquant les prévisions de circulation, les principaux projets d'équipement et les principales dépenses d'investissement ainsi que les domaines particuliers exigeant une action stratégique.

(b) Des données relatives aux éléments et à la composition de la circulation qui affectent de façon substantielle le rendement des redevances d'aéroport par voyageur pour la période comptable pertinente et la plus récente, ainsi que les prévisions concernant le rendement pour l'année en cours et l'année suivante à Heathrow et dans les aéroports de la région Sud-Est, ainsi que toutes hypothèses concernant des changements dans la composition de la circulation utilisées dans l'établissement desdites prévisions. Cette information pourra être extrapolée si on le désire sur plusieurs années à venir.

(c) Des renseignements détaillés sur la prévision des dépenses d'investissement et des dépenses d'exploitation associées à toute augmentation ou diminution des normes de sécurité requises ou autorisées par le Ministère des transports du Royaume-Uni.

(d) Si on le souhaite, un commentaire sur les principaux facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur les recettes commerciales et les dépenses d'exploitation pendant l'année en cours et les années suivantes.

(e) Un document annuel indiquant et expliquant aux fins de consultation le raisonnement sur lequel repose toute proposition de modifications au niveau ou à la structure des redevances d'aéroport à Heathrow.

(f) Un document annuel indiquant et justifiant toute décision par le BAA, après consultations, visant à modifier le niveau ou la structure des redevances d'aéroport à Heathrow.

(g) Les documents fournis à la suite d'enquêtes publiques portant sur des aménagements substantiels d'aéroports, y compris des analyses de la demande et de la capacité et des estimations de dépenses.

### 5. INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

Des documents spéciaux concernant des études spécifiques et générales sur les redevances d'usage convenues avec les compagnies aériennes. Des exemples récents incluent l'analyse détaillée de la circulation selon l'heure et le terminal, et des prévisions détaillées de coût pour les grands projets d'investissement.

## [ANNEXE 3]

LE MINISTRE DES TRANSPORTS  
WASHINGTON, D.C. 20590

Le 10 décembre 1993

Monsieur le Président,

Comme vous le savez, l'industrie des transports aériens a fait face ces dernières années à des bouleversements économiques sans précédent. Nos compagnies aériennes ont subi des pertes s'élevant à des milliards de dollars, et les exploitants d'aéroports à travers tout le pays connaissent de grandes difficultés dans leurs efforts pour entretenir et développer leurs installations à l'heure actuelle et dans l'avenir. Malheureusement, ces difficultés financières ont pour effet de créer un environnement dans lequel les relations entre les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroport sont empreintes de confrontation.

Comme on l'a vu dans plusieurs controverses récentes, notamment l'impasse dans lequel se sont trouvées les principales compagnies aériennes desservant l'aéroport international de Los Angeles et le différend concernant le comté de Kent dans le Michigan, de telles tensions nuisent particulièrement aux négociations et à l'établissement de redevances raisonnables et équitables pour l'utilisation des installations d'aéroport. En période difficile, une rhétorique enflammée et une intransigeance pouvant mener à la catastrophe risquent aisément de remplacer le processus de coopération et de compromis qui dans le passé a caractérisé les relations entre les compagnies aériennes et les aéroports qu'elles desservent.

L'importance de l'industrie des transports aériens pour notre économie et l'impact potentiel des relations entre les aéroports et les compagnies aériennes sur les transports de voyageurs et de marchandises exigent, selon moi, que le Ministère des transports encourage et contribue à promouvoir un environnement de rationalité et d'accommodations tenant compte des intérêts des deux parties. Les exploitants d'aéroport et les compagnies aériennes desservant ces derniers doivent ultérieurement trouver les moyens de continuer à œuvrer ensemble de façon productive. Le Ministère des transports déploiera tous les efforts requis afin d'encourager les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports à abandonner les tactiques de négociations inflexibles et les excès de rhétorique dans leurs relations. En effet, ce genre de tactiques, et notamment les menaces de refuser l'accès à un aéroport, vont à l'encontre de l'intérêt public et sapent la confiance des voyageurs.

Les populations sont tributaires de la volonté des compagnies aériennes et des exploitants d'aéroport de collaborer en assumant leurs responsabilités, ce qu'ils ont fait dans la plupart des cas. Les intéressés locaux ont un intérêt financier direct dans la conclusion d'un accord sur les redevances, et sont les mieux placés pour résoudre leurs différends rapidement et directement, compte tenu des considérations et des besoins futurs sur le plan local. Il est de l'intérêt du public de voir ces différends réglés à l'amiable entre les parties dans les meilleurs délais possibles, ce qui est toujours l'approche préférable. Toutefois, le Ministère des transports en tant que de besoin, jouera un rôle plus actif dans les relations entre les aéroports et les compagnies aériennes. Normalement, notre rôle sera d'aider les parties qui ne parviennent pas à résoudre au plan local leurs différends en matière de redevances et à conclure leurs propres accords. Toutefois, lorsqu'une impasse menace d'entraver de façon substantielle le réseau des transports aériens national, le Ministère n'hésitera pas à faire appel aux pouvoirs juridiques globaux qui lui sont à l'heure actuelle conférés s'agissant d'examiner la légalité des taux de redevances proposés et à prendre toutes les mesures nécessaires pour investiguer la situation et veiller à l'application des règlements.

Les éléments clés de notre approche sont les suivants :

Premièrement, toutes les fois que les exploitants d'aéroport et les compagnies aériennes ne sont pas parvenus, malgré des efforts raisonnables, à résoudre leurs différends en matière de redevances, le Ministère et l'administration fédérale de l'aviation offriront leurs services

pour aider les parties à parvenir à une solution dans un délai raisonnable. Il est toujours souhaitable de régler promptement ce genre de différends, étant donné que des délais prolongés sont susceptibles de conduire à l'incertitude dans le public et à un durcissement des positions respectives des parties.

Deuxièmement, dans les cas où des négociations entre les parties ne sont pas menées à bonne fin et donnent lieu à une plainte justifiée selon laquelle les redevances et taxes d'aéroport sont en violation des obligations de l'exploitant d'un aéroport dans le cadre des subventions fédérales, le Ministère, quand il le jugera approprié, exercera son autorité statutaire globale et investiguera et examinera la légalité desdites taxes et redevances. Le Ministère et, par délégation l'Administration fédérale de l'aviation, prendront également toutes les mesures nécessaires à l'appui de leurs pouvoirs en vertu de la Loi de 1982 sur l'amélioration des aéroports et des routes aériennes, et de la Loi de 1958 sur l'aviation fédérale.

Spécifiquement, toutes les fois que des arguments raisonnables auront été présentés, nous serons prêts à entamer une enquête officielle ou officieuse pour répondre à une plainte en vertu du Règlement 14 CFR Section 13 et, dans le cadre de la Loi existante, nous pourrons :

- Exiger d'un exploitant d'aéroport recevant une subvention fédérale qu'il procède à un audit indépendant de ses livres de comptes et documents financiers ou lui demander de soumettre ses livres et documents à un audit effectué par le Ministère;
- Demander à ces bénéficiaires de subventions fédérales de veiller à ce qu'ils soient promptement disponibles pour inspection;
- Citer à comparaître sous peine de sanction les parties en tant que témoins ou pour présenter des preuves; et
- Organiser une audition pour l'examen des preuves en question.

Si la situation l'exige, le Ministère est autorisé à suspendre l'approbation de nouvelles subventions ainsi que les paiements dans le cadre des subventions existantes, jusqu'à ce qu'il soit établi si oui ou non un exploitant d'aéroport est en violation des assurances concernant les subventions fédérales, y compris son engagement à fournir accès à ces aéroports à des conditions justes et équitables sans discrimination induue. En outre, le Ministère peut mettre fin à l'admissibilité d'un exploitant d'aéroport à recevoir des subventions fédérales, sous réserve du droit dudit exploitant d'être entendu dans le cadre d'une audition et son droit à faire appel. Dans des circonstances appropriées, le Ministère peut ordonner qu'il soit mis fin à la distribution des subventions fédérales audit exploitant d'aéroports et obtenir le concours du Tribunal régional des Etats-Unis pour que cet ordre soit respecté.

J'ai demandé aux conseillers juridiques du Ministère et de l'Administration fédérale de l'aviation d'examiner la Section 13 des règlements administratifs régissant les enquêtes et le respect des obligations des aéroports et je proposerai toutes modifications nécessaires en vue de simplifier le processus et d'améliorer son efficacité. Simultanément, nous réaffirmons que les pouvoirs conférés au Ministère ne seront en général exercés qu'en dernier ressort, c'est-à-dire une fois que les parties auront déployé tous les efforts raisonnables en vue de résoudre leurs différends.

Troisièmement, dans les rares cas où une augmentation des taxes d'aéroport semble nettement déraisonnable à première vue, le Ministère se réserve le droit d'entamer des procédures sans attendre de recevoir une plainte officielle. Lesdites procédures couvriront une gamme allant d'enquêtes officieuses et de demandes d'information à des enquêtes officielles, y compris des citations à fournir des documents et à comparaître en tant que témoins sous peine de sanctions. Tout en soulignant la rareté de ces cas, le Ministère souligne qu'il poursuivra vigoureusement pour enquêter sur les questions de respect ou de non respect apparent des obligations incombant aux exploitants d'aéroport. Parmi les facteurs pouvant être considérés dans l'évaluation de la validité d'une telle intervention dans ces conditions, il faut noter :

- Le montant des augmentations de redevances et leur relation avec les coûts effectifs d'exploitation et de développement de l'aéroport;
- L'accumulation de recettes excédentaires substantielles en relation avec les projets d'investissement et les besoins d'exploitation;
- Des preuves concernant des politiques discriminatoires indues; et
- L'indication que les recettes de l'aéroport ont été utilisées à d'autres fins que le financement des coûts d'investissement ou d'exploitation de l'aéroport, comme spécifié par la législation. Comme le Ministère l'a souligné clairement, le détournement des recettes d'aéroport est interdit par la législation et constitue une violation aux assurances concernant les subventions fédérales.

Les exploitants d'aéroport doivent assumer leurs responsabilités, mais il est également important de souligner que les compagnies aériennes ne sont pas en mesure de choisir unilatéralement le niveau des redevances et de ne payer que les redevances qu'elles considèrent comme raisonnables et justifiées selon leur opinion quant aux besoins des aéroports. D'autre part, dans les négociations relatives aux redevances, les manœuvres tactiques qui prolongent inutilement les discussions ne sauraient remplacer des efforts déployés de bonne foi en vue de résoudre les différends dans les meilleurs délais. Il est indubitable que les aéroports ont le droit d'établir et de collecter des redevances raisonnables. Je suis entièrement d'accord qu'il est important d'assurer que les exploitants d'aéroport continuent d'exercer au niveau local leur contrôle sur un système de redevance répondant de façon appropriée aux besoins immédiats et à long terme de l'aéroport en question, au sein du paramètre global de rationalité.

L'approche plus engagée du Ministère des transports, exposée dans la présente Annexe a pour objectif d'aider les parties à négocier et à établir des redevances et des taxes d'aéroport de façon à continuer de servir les voyageurs et l'économie nationale. La participation active du Ministère à la question des redevances d'aéroport ne doit en aucun cas supplanter le processus des négociations de bonne foi au niveau local entre les parties concernées.

Veillez agréer, Monsieur le Président, etc.

FEDERICO PEÑA

M. George F. Doughty  
Président  
Conseil international d'aéroport  
1220 19th Street NW  
Washington D.C. 20036

## [ANNEXE 4]

## ENGAGEMENT DU GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS

Les propriétaires ou exploitants des principaux aéroports des Etats-Unis (« promoteurs ») reçoivent des subventions fédérales pour financer des projets d'aménagement des aéroports. Comme condition d'admissibilité, les promoteurs ont donné l'assurance au Ministre des transports que les aéroports bénéficiaires de ces subventions seront mis à la disposition du public à des conditions équitables et raisonnables et sans discrimination indue. D'autre part, la législation des Etats-Unis exige que lesdits promoteurs tiennent des consultations raisonnables avec les parties intéressées qui utilisent l'aéroport en ce qui concerne les décisions relatives à la réalisation de tout projet d'aménagement de l'aéroport bénéficiant de subventions fédérales. Les bénéficiaires des subventions sont également tenus de donner au Ministre des transports accès aux livres de comptes et documents du promoteur pour lui permettre de veiller à l'application desdites assurances.

Le Gouvernement des Etats-Unis reconnaît que les parties locales (c'est-à-dire les promoteurs et les utilisateurs) ayant un intérêt financier direct pour parvenir à un accord sur les redevances sont les mieux placées pour résoudre tout différend dans les meilleurs délais et directement, en vue de la situation locale et des besoins futurs de la région. Il reconnaît d'autre part que les livres de comptes et les documents financiers des promoteurs sont en général soumis à un grand nombre d'audits publics, souvent imposés par des contrats passés entre les aéroports et les compagnies aériennes. D'autre part, les livres de compte et documents financiers des aéroports des Etats-Unis, dans le cadre des obligations des exploitants d'aéroport, sont régis par diverses lois fédérales locales exigeant la transparence. Les Etats-Unis considèrent que ces lois et obligations contractuelles offrent des assurances multiples selon lesquelles les redevances d'aéroport seront établies de manière publique et transparente.

Toutefois, à la demande du Gouvernement du Royaume-Uni dans le contexte des entretiens aboutissant à l'abrogation et à un accord dans les quatre-vingt-dix jours qui suivront la date du 11 mars 1994, les autorités aéronautiques des Etats-Unis communiqueront par écrit aux aéroports des Etats-Unis desservis à l'heure actuelle par les compagnies aériennes du Royaume-Uni pour les encourager à consulter directement les utilisateurs de leurs compagnies aériennes et à leur notifier dans des délais raisonnables toute proposition de modifications dans les redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur opinion avant la mise en vigueur desdits changements. En outre, les autorités aéronautiques des Etats-Unis encourageront lesdits aéroports à fournir les renseignements nécessaires pour procéder à un examen ponctuel de la mesure dans laquelle les redevances d'usage imposées aux compagnies aériennes sont raisonnables en fonction des principes énumérés à l'Article 10 du présent Accord. A la demande du Gouvernement du Royaume-Uni, le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique communiquera également par écrit ledit encouragement à tout aéroport supplémentaire des Etats-Unis qui serait desservi dans l'avenir par les compagnies aériennes du Royaume-Uni.

## II

*Le Secrétaire d'Etat des Etats-Unis d'Amérique  
à l'Ambassadeur de Sa Majesté à Washington*

DÉPARTEMENT D'ÉTAT

Washington, le 11 mars 1994

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date du 11 mars 1994 dont la teneur est la suivante :

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de confirmer que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique est d'accord sur ce qui précède et que par conséquent, ladite note et ses annexes constitueront un accord entre nos deux Gouvernements, qui entrera en vigueur à la date de la note de réponse.

Je saisis cette occasion, etc.

Pour le Secrétaire d'Etat,  
CONRAD K. HARPER

---



No. 27310. AFRICAN REGIONAL CO-OPERATIVE AGREEMENT FOR RESEARCH, DEVELOPMENT AND TRAINING RELATED TO NUCLEAR SCIENCE AND TECHNOLOGY. ENDORSED BY THE IAEA BOARD OF GOVERNORS ON 21 FEBRUARY 1990<sup>1</sup>

N° 27310. ACCORD RÉGIONAL DE COOPÉRATION POUR L'AFRIQUE SUR LA RECHERCHE, LE DÉVELOPPEMENT ET LA FORMATION DANS LE DOMAINE DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE NUCLÉAIRES. APPROUVÉ PAR LE CONSEIL DES GOUVERNEURS DE L'AIEA LE 21 FÉVRIER 1990<sup>1</sup>

ACCEPTANCES of the extension of the above-mentioned Agreement

*Notifications received by the Director-General of the International Atomic Energy Agency on:*

3 November 1994

TUNISIA

(With effect from 4 April 1995.)

11 January 1995

EGYPT

(With effect from 4 April 1995.)

16 January 1995

MADAGASCAR

(With effect from 4 April 1995.)

24 February 1995

SOUTH AFRICA

(With effect from 4 April 1995.)

2 March 1995

ETHIOPIA

(With effect from 4 April 1995.)

23 March 1995

ALGERIA

(With effect from 4 April 1995.)

ACCEPTATIONS de la prorogation de l'Accord susmentionné

*Notifications reçues par le Directeur général de l'Agence internationale de l'énergie atomique le :*

3 novembre 1994

TUNISIE

(Avec effet au 4 avril 1995.)

11 janvier 1995

EGYPTE

(Avec effet au 4 avril 1995.)

16 janvier 1995

MADAGASCAR

(Avec effet au 4 avril 1995.)

24 février 1995

AFRIQUE DU SUD

(Avec effet au 4 avril 1995.)

2 mars 1995

ETHIOPIE

(Avec effet au 4 avril 1995.)

23 mars 1995

ALGÉRIE

(Avec effet au 4 avril 1995.)

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1566, No. I-27310, and annex A in volumes 1588, 1637, 1641, 1654, 1684, 1704, 1725, 1762, 1824 and 1844.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1566, n° I-27310, et annexe A des volumes 1588, 1637, 1641, 1654, 1684, 1704, 1725, 1762, 1824 et 1844.