Treaty Series

Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations

Recueil des Traités

Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

Copyright © United Nations 1996
All rights reserved
Manufactured in the United States of America

Copyright © Nations Unies 1996
Tous droits réservés
Imprimé aux Etats-Unis d'Amérique

Treaty Series

Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations

VOLUME 1426

Recueil des Traités

Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

United Nations • Nations Unies
New York, 1996

Treaties and international agreements registered or filed and recorded with the Secretariat of the United Nations

VOLUME 1426 **1986** **I. Nos. 24091-24106**

TABLE OF CONTENTS

1

Treaties and international agreements registered from 2 May 1986 to 19 May 1986

Page

No. 24091. Australia and Italy:

Economic and Commercial Co-operation Agreement. Signed at Rome on 26 September 1984 3

No. 24092. Australia and Republic of Korea:

Subsidiary Agreement concerning squid-jigging by fishing vessels of the Republic of Korea (with appendices). Signed at Canberra on 16 October 1984 9

No. 24093. Anstralia and Japan:

Subsidiary Agreement concerning Japanese tuna long-line fishing (with appendix, exchange of notes and records of discussions). Signed at Canberra on 30 October 1984 29

No. 24094. Netherlands and Zimbabwe:

Agreement concerning the employment of Netherlands volunteers in Zimbabwe. Signed at Harare on 29 July 1985 71

No. 24095. Austria and Israel:

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Jerusalem on 22 August 1963 81

No. 24096. Austria and Egypt:

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna on 21 December 1970 97

No. 24097. Austria and Morocco:

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rabat on 22 October 1975 .. 115

No. 24098. Austria and Democratic People's Republic of Korea:

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna on 8 May 1979 139

Traités et accords internationaux enregistrés ou classés et inscrits au répertoire au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

VOLUME 1426 **1986** **1. N^os 24091-24106**

TABLE DES MATIÈRES

I

Traités et accords internationaux enregistrés du 2 mai 1986 au 19 mai 1986

Pages

N° 24091. Australie et Italie :

Accord de coopération économique et commerciale. Signé à Rome le 26 septembre 1984 3

N° 24092. Australie et République de Corée :

Accord subsidiaire relatif à la pêche au calmar par des navires de la République de Corée (avec appendices). Signé à Canberra le 16 octobre 1984 9

N° 24093. Australie et Japon :

Accord subsidiaire relatif à la pêche au thon à la palangre par les navires japonais (avec appendice, échange de notes et procès-verbaux de discussions). Signé à Canberra le 30 octobre 1984 29

N° 24094. Pays-Bas et Zimbabwe :

Accord relatif à l'emploi de volontaires des Pays-Bas au Zimbabwe. Signé à Harare le 29 juillet 1985 71

N° 24095. Autriche et Israël :

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Jérusalem le 22 août 1963 81

N° 24096. Autriche et Égypte :

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Vienne le 21 décembre 1970 97

N° 20497. Autriche et Maroc :

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Rabat le 22 octobre 1975 115

N° 24098. Autriche et République populaire démocratique de Corée :

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Vienne le 8 mai 1979 139

Page

No. 24099. Austria and Republic of Korea:

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Vienna on 15 May 1979 153

No. 24100. Austria and German Democratic Repnblic:

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna on 11 November 1980 169

No. 24101. Austria and Libyan Arab Jamahiriya:

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Tripoli on 13 May 1984..... 195

No. 24102. Austria and Ethiopia:

Air Transport Agreement (with annexes). Signed at Addis Ababa on 20 March 1985 237

No. 24103. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Antigua and Barbuda:

Agreement concerning public offieers' pensions. Signed at St. John's, Antigua and Barbuda, on 14 April 1976..... 255

No. 24104. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Antigua and Barbuda:

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with schedule of routes). Signed at London on 25 March 1985 269

No. 24105. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and China:

Agreement on the establishment of a British Consulate-General at Shanghai and a Chinese Consulate-General at Manchester. Signed at Beijing on 17 April 1984 291

No. 24106. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Yugoslavia:

Agreement on certain commercial debts. Signed at London on 6 December 1984 307

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

No. 521. Conventiou on the privileges and immunities of the specialized agencies. Approved by the General Assembly of the United Nations on 21 November 1947:

Accession by Australia..... 320

Pages

N° 24099. Autriche et République de Corée :

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Vienne le 15 mai 1979 153

N° 24100. Autriche et République démocratique allemande :

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Vienne le 11 novembre 1980 169

N° 24101. Autriche et Jamahiriya arabe libyeune :

Accord relatif aux transports aériens (avec anncxe). Signé à Tripoli le 13 mai 1984 195

N° 24102. Autriche et Éthiopie :

Accord relatif aux transports aériens (avec annexes). Signé à Addis-Abéba le 20 mars 1985 237

N° 24103. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Antigua-et-Barbuda :

Accord relatif aux pensions des fonctionnaires. Signé à Saint-Jean (Antigua-et-Barbuda) le 14 avril 1976 255

N° 24104. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Antigua-et-Barbuda :

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec tableau des routes). Signé à Londres le 25 mars 1985 269

N° 24105. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Chine :

Accord relatif à l'établissement d'un consulat général du Royaume-Uni à Shanghai et d'un consulat général de Chine à Manchester. Signé à Beijing le 17 avril 1984 291

N° 24106. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Yougoslavie :

Accord relatif à certaines dettes commerciales. Signé à Londres le 6 décembre 1984 307

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

N° 521. Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées. Approuvée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 21 novembre 1947 :

Adhésion de l'Australie 320

Page

No. 1963. International Plant Protection Convention. Done at Rome on 6 December 1951:

Adherence by Togo 321

No. 3850. Convention on the Recovery Ahroad of Maintenance. Done at New York on 20 June 1956:

Accession by Cyprus 321

No. 4739. Convention for the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards. Done at New York on 10 June 1958:

Accession by Canada 322

No. 5036. Air Transport Agreement hetween the Austrian Federal Government and the Government of the People's Repuhlic of Bulgaria. Signed at Sofia on 12 September 1958:

Modifications of article VI and annex 1 of the above-mentioned Agreement. Adopted by an exchange of notes dated at Sofia on 6 December 1974 325

No. 5206. Agreement concerning air services between the Federal People's Republic of Yugoslavia and the Republic of Austria. Signed at Vienna on 11 Novemher 1953:

Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Belgrade, 26 February and 24 May 1974 331

No. 8687. Air Transport Agreement between the Government of tbe United States of America aud the Austrian Federal Government. Signed at Vienna, on 23 June 1966:

Termination 333

No. 11307. Agreement between the Government of the Commonwealth of Australia and the Government of the Repuhlic of Nauru relating to air services. Signed at Canberra on 17 September 1969:

Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement, as amended. Nauru, 2 and 3 February 1984 334

No. 11928. Bilateral Agreement hetween the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the European Organisation for tbe Safety of Air Navigation (Eurocontrol) relating to the collection of route charges. Signed at Brussels on 8 September 1970:

Exchange of notes constituting an agreement amending article 2 of the above-mentioned Agreement. Brussels, 29 November 1984..... 338

Pages

N° 1963. Convention internationale pour la protection des végétaux. Conclue à Rome le 6 décembre 1951 :

Adhésion du Togo 321

N° 3850. Convention sur le recouvrement des aliments à l'étranger. Faite à New York le 20 juiu 1956 :

Adhésion de Chypre 321

N° 4739. Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères. Faite à New York le 10 juin 1958 :

Adhésion du Canada 322

N° 5036. Accord entre le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la Répuhlique populaire de Bulgarie relatif aux transports aériens. Signé à Sofia le 12 septembre 1958 :

Modifications de l'article VI et de l'annexe 1 à l'Accord susmentionné. Adoptées par un échange de notes en date à Sofia du 6 décembre 1974 ... 327

N° 5206. Accord relatif aux services aériens entre la République populaire fédérative de Yougoslavie et la Répuhlique d'Autriche. Signé à Vienne le 11 novembre 1953 :

Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Belgrade, 26 février et 24 mai 1974 329

N° 8687. Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement fédéral autrichien relatif aux transports aériens. Signé à Vienne, le 23 juin 1966 :

Abrogation 333

N° 11307. Accord entre le Gouvernement du Commouwealth d'Australie et le Gouvernement de la Répuhlique de Nauru relatif aux services aériens. Signé à Canberra le 17 septemhre 1969 :

Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné, tel que modifié. Nauru, 2 et 3 février 1984 336

N° 11928. Accord bilatéral entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) relatif à la perception des redevances de route. Signé à Bruxelles le 8 septemhre 1970 :

Échange de notes constituant un accord modifiant l'article 2 de l'Accord susmentionné. Bruxelles, 29 novembre 1984 340

Page

No. 12974. Exchange of notes constituting an agreement between tbe Government of tbe United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Empire of Etbiopia concerning an aid grant and loan by tbe Government of tbe United Kingdom to tbe Government of Etbiopia. Addis Ababa, 23 April 1973:

Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement (with annex). Addis Ababa, 10 and 28 December 1984 342

No. 13487. Exchange of notes constituting an agreement between tbe Government of tbe United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and tbe Government of the Federative Republic of Brazil concerning a development loan by the Government of the United Kingdom to the Government of Brazil. Brasília, 20 November 1973:

Agreement amending the above-mentioned Agreement (with annex). Signed at Brasília on 31 December 1984..... 346

No. 17405. Excbange of notes constituting an agreement between tbe United States of America and Australia relating to tbe geological and geopbysical researcb station at Alice Springs. Canberra, 28 February 1978:

Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Canberra, 17 February 1984 355

No. 17888. Agreement between the Government of the Republic of Singapore and tbe Austrian Federal Government for air services between and beyond tbeir respective territories. Signed at Singapore on 8 August 1978:

Modification of the route schedules annexed to the above-mentioned Agreement..... 359

No. 18232. Vienna Convention on the law of treaties. Concluded at Vienna on 23 May 1969:

Accession by the Ukrainian Soviet Socialist Republic 361

No. 19642. Agreement between the Patent Office of tbe Government of Australia and the International Bureau of tbe World Intellectual Property Organization in relation to tbe establishment and functioning of the Patent Office of tbe Government of Australia as an international searcbing and international preliminary examining autbority under the Patent Cooperation Treaty. Signed at Geneva on 29 February 1980:

Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Geneva, 31 January 1984..... 363

Pages

N° 12974. Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de l'Empire d'Éthiopie relatif à l'octroi par le Gouvernement du Royaume-Uni d'un don et d'un prêt d'assistance au Gouvernement éthiopien. Addis-Ahéba, 23 avril 1973 :

Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné (avec annexe). Addis-Abéba, 10 et 28 décembre 1984 344

N° 13487. Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif à un prêt de développement du Gouvernement du Royaume-Uni au Gouvernement brésilien. Brasília, 20 novembre 1973 :

Accord modifiant l'Accord susmentionné (avec annexe). Signé à Brasília le 31 décembre 1984 352

N° 17405. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et l'Australie relatif à la station de recherche géologique et géophysique d'Alice Springs. Canberra, 28 février 1978 :

Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Canberra, 17 février 1984..... 357

N° 17888. Accord entre le Gouvernement de la République de Singapour et le Gouvernement fédéral autrichien relatif aux services aérieus entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Singapour le 8 août 1978 :

Modification des tableaux de routes annexés à l'Accord susmentionné 360

N° 18232. Convention de Vienne sur le droit des traités. Conclue à Vienne le 23 mai 1969 :

Adhésion de la République socialiste soviétique d'Ukraine..... 361

N° 19642. Accord entre l'Office des brevets du Gouvernement australien et le Bureau international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle relatif à la création et au fonctionnement de l'Office des hrevets du Gouvernement australien comme administration chargée de la recherche et de l'examen préliminaire international en vertn du Traité de coopération en matière de hrevets. Signé à Genève le 29 février 1980 :

Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Genève, 31 janvier 1984..... 366

Page

No. 20378. Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 18 December 1979:

Objection by Mexico to reservations made by Turkey upon accession 369

No. 23317. International Tropical Timber Agreement, 1983. Concluded at Geneva on 18 November 1983:

Ratification by Trinidad and Tobago 371

No. 23432. Constitution of the United Nations Industrial Development Organization. Concluded at Vienna on 8 April 1979:

Objection by Italy in respect of the declarations made by the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the Ukrainian Soviet Socialist Republic, the Byelorussian Soviet Socialist Republic and Czechoslovakia upon ratification 372

No. 24046. Interim Agreement between the Government of Australia and the Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources concerning certain privileges and immunities of the Commission. Signed at Canberra on 15 August 1983:

Extension 373

No. 24049. Subsidiary Agreement between the Government of Australia and the Government of the Republic of Korea concerning squid jigging by fishing vessels of the Republic of Korea. Signed at Canberra on 23 November 1983:

Termination *(Note by the Secretariat)* 374

Pages

N° 20378. Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes. Adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 18 décembre 1979 :

Objection du Mexique aux réserves formulées par la Turquie lors de l'adhésion 369

N° 23317. Accord international de 1983 sur les bois tropicaux. Conclu à Genève le 18 novembre 1983 :

Ratification de la Trinité-et-Tobago 371

N° 23432. Acte constitutif de l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel. Conclu à Vienne le 8 avril 1979 :

Objection de l'Italie à l'égard des déclarations faites par les Gouvernements de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, de la République socialiste soviétique de Biélorussie, de la République socialiste soviétique d'Ukraine et de la Tchécoslovaquie lors de la ratification 372

N° 24046. Accord intérimaire entre le Gouvernement de l'Australie et la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique relatif à certaius privilèges et immunités de la Commission. Signé à Canberra le 15 août 1983 :

Prorogation 373

N° 24049. Arrangement subsidiaire entre le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République de Corée relatif à la pêcbe du calmar par des bateaux de la République de Corée. Signé à Canberra le 23 uovembre 1983 :

Abrogation *(Note du Secrétariat)* 374

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p. VIII).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

*
* *

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this *Series* have been made by the Secretariat of the United Nations.

NOTE DU SECRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

Le terme «traité» et l'expression «accord international» n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'Etat Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que pour autant qu'il s'agit de cet Etat comme partie contractante l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un Etat Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu'il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de «traité» ou d'«accord international» si cet instrument n'a pas déjà cette qualité, et qu'ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*
* *

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce *Recueil* ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

I

Treaties and international agreements

registered

from 2 May 1986 to 19 May 1986

Nos. 24091 to 24106

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 2 mai 1986 au 19 mai 1986

N^os^ 24091 à 24106

No. 24091

AUSTRALIA
and
ITALY

Economic and Commercial Co-operation Agreement. Signed at Rome on 26 September 1984

Authentic texts: English and Italian.
Registered by Australia on 2 May 1986.

AUSTRALIE
et
ITALIE

Accord de coopération économique et commerciale. Signé à Rome le 26 septembre 1984

Textes authentiques : anglais et italien.
Enregistré par l'Australie le 2 mai 1986.

ECONOMIC AND COMMERCIAL CO-OPERATION AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ITALY

The Government of Australia and the Government of the Republic of Italy,

Having regard to the objectives of the General Agreement on Tariffs and Trade[2] to which both countries are Contracting Parties, and

Desiring to promote and expand mutually beneficial economic and commercial relations between the two countries,

Have agreed as follows:

Article I. The two Governments shall take all appropriate measures to facilitate, strengthen and diversify commercial and economic co-operation between their countries with the aim of achieving a continuing expansion of mutually beneficial economic and commercial relations. Commercial co-operation between the two countries shall be effected in accordance with the rights acquired and the obligations undertaken by the two countries as Contracting Parties to the General Agreement on Tariffs and Trade.

Article II. To advance the objectives of Article I of this Agreement, the two Governments shall encourage and facilitate contacts between commercial enterprises and organisations of their two countries.

Article III. In order to further the objectives of this Agreement, each Government shall encourage and facilitate:

a) The interchange of visits by commercial and technical representatives, groups and delegations between the two countries, and

b) The holding of, and participation in, trade fairs, trade exhibitions, and other promotional activities in the fields of trade and technology in its country by enterprises and organisations of the other country, and

c) The interchange of technology, patents and licences.

Article IV. Each Party shall implement this Agreement in accordance with its international obligations and applicable national law.

Article V. This Agreement shall come into force on the date of signature and shall remain in force for an initial period of five years. Thereafter this Agreement shall be renewed yearly by tacit consent until terminated by one of the Contracting Parties, by notification, as least ninety days before its expiry.

[1] Came into force on 26 September 1984 by signature, in accordance with article V.
[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 55, p. 187.

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

DONE at Rome on this twenty-sixth day of September in the year one thousand nine hundred and eighty-four in duplicate in the English and Italian languages, both of which shall be equally authoritative.

For the Government of Australia:

[*Signed — Signé*][1]

For the Government of the Republic of Italy:

[*Signed — Signé*][2]

[1] Signed by Lionel Bowen — Signé par Lionel Bowen.
[2] Signed by Nicola Capria — Signé par Nicola Capria.

[ITALIAN TEXT — TEXTE ITALIEN]

ACCORDO DI COOPERAZIONE ECONOMICA E COMMERCIALE TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA E IL GOVERNO DELL'AUSTRALIA

Il Governo della Repubblica Italiana e il Governo dell'Australia,

Considerando gli obbiettivi dell'Accordo Generale sulle Tariffe e sul Commercio di cui ambedue i paesi sono parti contraenti, e

Desiderando promuovere ed ampliare le relazioni economiche e commerciali fra i due paesi su basi reciprocamente vantaggiose

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1. I due Governi prenderanno tutte le misure idonee per facilitare, rafforzare e diversificare la cooperazione commerciale ed economica fra i due paesi allo scopo di consentire una continua espansione delle relazioni economiche e commerciali su basi reciprocamente vantaggiose.

La cooperazione commerciale tra i due paesi sarà effettuata in conformità ai diritti ed agli obblighi assunti dai due paesi quali parti contraenti dell'Accordo Generale sul Commercio e le Tariffe.

Articolo 2. Per promuovere gli obbiettivi dell'Articolo 1 del presente accordo, i due Governi incoraggeranno e faciliteranno i contatti tre le imprese ed organizzazioni commerciali dei rispettivi paesi.

Articolo 3. Per promuovere ulteriormente gli obbiettivi del presente accordo, ciascun Governo incoraggerà e faciliterà:

a) Lo scambio di visite di rappresentanze, delegazioni e gruppi commerciali e tecnici fra i due paesi

b) La realizzazione e la partecipazione nel proprio paese alle fiere e alle mostre commerciali ed alle altre attività promozionali nei settori del commercio e della tecnologia da parte di imprese ed organizzazioni dell'atro paese

c) Lo scambio di tecnologie, brevetti e licenze.

Articolo 4. Ciascuna delle parti applicherà il presente accordo in conformità agli obblighi internazionali assunti ed alla legislazione nazionale vigente.

Articolo 5. Il presente Accordo entrerà in vigore alla data della firma per un periodo iniziale di cinque anni. Trascorso tale periodo l'Accordo si intenderà tacitamente rinnovato di anno in anno salvo facoltà di denuncia di ciascuna delle parti da effettuare con un preavviso di almeno 90 giorni anteriori alla sua scadenza.

In relazione a quanto sopra, i sottoscritti, essendo all'uopo autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanni firmato il presente accordo.

FIRMATO a Roma il ventisei settembre dell'anno millenovecentottantaquattro in duplice copia rispettivamente in lingua italiana ed inglese, entrambi intesti facenti fede.

Per il Governo della Repubblica Italiana:	Per il Governo dell'Australia:

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE

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

Considérant les objectifs de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce[2] auquel ils sont Parties contractantes, et

Désireux de favoriser et de donner plus d'extension aux relations économiques et commerciales mutuellement avantageuses entre les deux pays,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Les deux Gouvernements prendront toutes mesures appropriées en vue de favoriser, de renforcer et de diversifier la coopération économique et commerciale entre les deux pays afin de parvenir à un développement soutenu de leurs relations économiques et commerciales mutuellement avantageuses. La coopération commerciale entre les deux pays sera conforme aux droits acquis et aux obligations souscrites par ceux-ci en tant que Parties contractantes à l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce.

Article II. En vue de favoriser la réalisation des objectifs énoncés à l'article premier du présent Accord, les deux Gouvernements encourageont et faciliteront les contacts entre les sociétés et organismes commerciaux de leurs deux pays.

Article III. Afin de promouvoir les objectifs du présent Accord, chaque Gouvernement encouragera et facilitera :

a) L'échange entre les deux pays de visites de représentants, de groupes et de délégations commerciaux et techniques;

b) L'organisation dans son pays par des entreprises et des organismes de l'autre pays de foires commerciales, de salons et autres activités promotionnelles en matière commerciale et technique auxquels ces entreprises et organismes participeront; et

c) L'échange de techniques, de brevets et de licences.

Article IV. Chaque Partie contractante appliquera le présent Accord conformément à ses obligations internationales et à sa législation nationale dans la mesure où celle-ci est applicable.

Article V. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature et le restera pour une période initiale de cinq ans. Par la suite, il sera prorogé annuellement par tacite reconduction jusqu'à ce qu'il y soit mis fin par l'une des Parties contractantes, au moyen d'une notification communiquée au moins 90 jours avant son expiration.

[1] Entré en vigueur le 26 septembre 1984 par la signature, conformément à l'article V.
[2] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 55, p. 187.

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

FAIT à Rome, le 26 septembre 1984, en double exemplaire, en langues anglaise et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de l'Australie :

[LIONEL BOWEN]

Pour le Gouvernement
de la République italienne :

[NICOLA CAPRIA]

No. 24092

AUSTRALIA
and
REPUBLIC OF KOREA

Subsidiary Agreement concerning squid-jigging by fishing vessels of the Republic of Korea (with appendices). Signed at Canberra on 16 October 1984

Authentic texts: English and Korean.
Registered by Australia on 2 May 1986.

AUSTRALIE
et
RÉPUBLIQUE DE CORÉE

Accord subsidiaire relatif à la pêche au calmar par des navires de la République de Corée (avec appendices). Signé à Canberra le 16 octobre 1984

Textes authentiques : anglais et coréen.
Enregistré par l'Australie le 2 mai 1986.

SUBSIDIARY AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA CONCERNING SQUID JIGGING BY FISHING VESSELS OF THE REPUBLIC OF KOREA

The Government of Australia and the Government of the Republic of Korea,

Pursuant to the provisions of paragraph 3 of Article IV of the Agreement on Fisheries between the Government of Australia and the Government of the Republic of Korea, signed at Canberra on the twenty-third day of November, 1983[2] (hereinafter referred to as "the Head Agreement"), and

Wishing to establish the detailed procedures for the conduct of Squid Jigging operations by fishing vessels of the Republic of Korea (hereinafter referred to as "the vessels") within the Australian fishing zone (hereinafter referred to as "the Zone") and for the issue of licences by the Government of Australia,

Have agreed as follows:

Article I. Subject to payment to the Government of Australia of a fee for all the vessels to be licensed of 189,000 Australian dollars, the Government of Australia shall, in accordance with the provisions of the Head Agreement, issue licences for twelve vessels (hereinafter referred to as "the licensed vessels") for the period of validity of this Subsidiary Agreement.

Article II. The Government of Australia shall, by the licences issued for the licensed vessels, permit those vessels to take all species of squid (hereinafter referred to as the "squid") by means of the jigging method of fishing in the authorised area specified in Appendix A to this Subsidiary Agreement.

Article III. 1. The Government of Australia shall permit the licensed vessels to take a quantity of squid which except as provided in sub-paragraph 2 of this Article shall not exceed 1,800 tonnes.

2. The Government of Australia shall permit the licensed vessels to take an additional quantity of squid not exceeding 2,200 tonnes upon:

(i) Receiving the written request of the Government of the Republic of Korea specifying the additional quantity of squid to take for which permission is sought; and

(ii) Payment to the Government of Australia of an additional fee of 105 Australian dollars per tonne of squid.

Article IV. 1. The Government of Australia, subject to the relevant laws and regulations of Australia, shall permit the licensed vessels to enter the ports of Adelaide, Port Lincoln, Portland, Melbourne, Geelong, Launceston, Devonport and Hobart.

2. The Government of Australia shall give due notice to the Government of the Republic of Korea of the procedures relating to the entry of the licensed vessels into those ports.

[1] Came into force with retroactive effect from 1 October 1984, in accordance with article X (1).
[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1424, No. 1-24048.

Article V. 1. Masters of the licensed vessels shall offer a quantity of squid species for sale to Australian commercial interests if required by the Department of Primary Industry to do so.

2. The aggregate quantity of squid to be made available for sale in Australia shall not exceed 20 per cent of the total allocation of catch to the licensed vessels.

3. The price to be paid for such squid shall be a matter for mutual agreement between fishermen of Korea and commercial interests of Australia. Korean fishermen shall make every effort to ensure that the prices charged for such squid are reasonable, having regard to the cost savings incurred by landing squid in Australia and the needs of Australian processors.

4. Reasonable notification shall be provided of the quantity, quality and destination of squid required to be landed and every effort shall be made to ensure that these requirements minimise any disruption to the fishing operations of the licensed vessels.

5. Landings of squid shall conform with the guidelines for landing of frozen fish caught by foreign operators on the Australian domestic market specified in Appendix B to this Subsidiary Agreement.

6. To facilitate compliance with paragraphs 1 and 2 of this Article, licensed vessels shall be permitted to land at Australian ports in addition to those mentioned in Article IV with the approval of the Department of Primary Industry.

Article VI. The Government of Australia shall permit the lodgement of bulk applications for licences in respect of persons intending to engage in fishing on board each of the licensed vessels and shall, in accordance with the relevant laws and regulations of Australia, issue licences in respect of those persons.

Article VII. 1. The Government of Australia shall determine, after consultation between the two Governments, the methods of and the terms and conditions with respect to:

(*a*) Applying for and issuing licences in respect of the vessels and persons;

(*b*) Preparing and reporting of catch and effort data in respect of the vessels;

(*c*) Pre and post fishing inspections to be undertaken by competent Australian authorities; and

(*d*) Communicating between the vessels and the competent Australian authorities.

2. The Government of Australia shall notify the Government of the Republic of Korea of determinations under paragraph 1 of this Article within a reasonable time.

Article VIII. The Government of the Republic of Korea shall, in accordance with the relevant laws and regulations of the Republic of Korea, provide the Government of Australia with available current economic and marketing information relevant to the operations of the licensed vessels within the zone.

Article IX. 1. Both Governments shall, in accordance with the provisions of Article XI of the Head Agreement, consult in Canberra not later than three months before the expiry of this Subsidiary Agreement for the purposes of:

(*a*) Reviewing the operations of the vessels under this Subsidiary Agreement including any problems identified by either Government; and

(*b*) Discussing the terms and conditions under which a subsidiary agreement might be concluded for the following period of one year.

2. Upon request by either Government, consultations shall be undertaken at any time during the period of validity of this Subsidiary Agreement on any aspect of the implementation of this Subsidiary Agreement.

Article X. 1. This Subsidiary Agreement shall enter into force on the first day of October 1984 and shall remain in force for a period of one year.

2. Upon entry into force of this Subsidiary Agreement, the Subsidiary Agreement between the Government of Australia and the Government of the Republic of Korea concerning Squid Jigging by Fishing Vessels of the Republic of Korea done at Canberra on the twenty-third day of November 1983[1] shall be terminated.

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

DONE in duplicate at Canberra, this sixteenth day of October 1984, in the English and Korean languages, both texts being equally authentic.

[*Signed — Signé*][2]
For the Government
of Australia

[*Signed — Signé*][3]
For the Government
of the Republic of Korea

APPENDIX A

AUTHORISED AREA OF THE AUSTRALIAN FISHING ZONE FOR KOREAN SQUID JIGGING VESSELS

A. That part of the Australian fishing zone to the south of Australia, with the exception of waters specified under sections B, C, D and E below, within the area bounded by a line:

(1) Commencing at the point of intersection of the meridian of Longitude 129°00′ East by the line every point of which is 12 international nautical miles seaward from the nearest point of the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured;

(2) Running thence generally easterly and south-easterly along that line to its intersection by the meridian of Longitude 136°10′ East;

(3) Thence south along that meridian to its intersection by the parallel of Latitude 36°30′ South;

(4) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 37°00′ South, Longitude 138°00′ East;

(5) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 37°10′ South, Longitude 139°00′ East;

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1424, No. I-24049.
[2] Signed by John Kerin — Signé par John Kerin.
[3] Signed by Woo Sang Kim — Signé par Woo Sang Kim.

(6) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 28°20′ South, Longitude 140°35′ East;

(7) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 38°47′ South, Longitude 141°35′ East;

(8) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 38°55′ South, Longitude 142°20′ East;

(9) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 39°20′ South, Longitude 143°31′ East;

(10) Thence north along the meridian of Longitude 143°31′ East to its intersection by the line every point of which is 6 international nautical miles seaward from the nearest point of the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured;

(11) Thence generally north-easterly, easterly and south-easterly along that line to its intersection by the meridian of Longitude 144°40′ East;

(12) Thence south along that meridian to its intersection by the line every point of which is 12 international nautical miles seaward from the nearest point of the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured, adjacent to the mainland of the State of Victoria;

(13) Thence generally easterly, south-easterly and north-easterly along that line to its intersection by the parallel of Latitude 38°41′ South;

(14) Thence east along that parallel to its intersection by the meridian of Longitude 148°13′ East;

(15) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 38°32′ South, Longitude 148°26′ East;

(16) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 38°19′ South, Longitude 148°35′ East;

(17) Thence north-westerly along the rhumb line to the point of Latitude 38°08′ South, Longitude 148°31′ East;

(18) Thence north along the meridian of Longitude 148°31′ East to its intersection by the line every point of which is 12 international nautical miles seaward from the nearest point of the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured;

(19) Thence easterly and north-easterly along that line to its intersection by the line which is 12 international nautical miles south-westerly from and parallel to, the seaward extension of the border between the States of Victoria and New South Wales;

(20) Thence south-easterly along that line to its intersection by the outer limit of the Australian fishing zone;

(21) Thence generally southerly, south-westerly, westerly, north-westerly, northerly and north-westerly along that outer limit to its intersection by the meridian of Longitude 129°00′ East; and

(22) Thence north along that meridian to the point of commencement.

Excepted Areas

B. At all times waters within 3 international nautical miles seaward of the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

C. At all times waters within 12 international nautical miles seaward of the baselines from which the breadth of the territorial sea of the mainland of Tasmania is measured.

D. At all times waters within 12 international nautical miles seaward of the baselines from which the breadth of the territorial sea of the Furneaux Group of islands is measured. (See attached list)

E. At all times waters within 12 international nautical miles seaward of the baselines from which the breadth of the territorial sea of King Island, in the State of Tasmania, is measured.

The Furneaux Group

Consists of the following islands:

Flinders Island
Cape Barren Island
Clarke Island
The Sisters
Roydon (Roden) Island
North Pasco Island
Middle Pasco Island
Chalky Island
Little Chalky Islet
Reef Islet
Mile Islet
Isabella Islet
Big Green Island
Prime Seal (Hummock) Island
Low Islets
Babel Island
Cat Island
Storehouse Island
Parrys Rock
East Kangaroo Island
Chappell Island
Little Goose Islet
Badger Island
Little Badger Islet
Beagle Islet
Double Rock
Boxen Islet
Mount Chappell Island
Ann Islet
Long Island
Dough Bay Islet
Oyster Rocks
Little Anderson Islet
Anderson Island
Tin Kettle Island
Little Dog Island
Great Dog Island
Little Green Island
Vansittart Island
Briggs Islet
Flat Rock
Gull Islet
Gull Rock

Refer to pages 140-144, *Australia Pilot*, volume II, sixth edition, 1982.

APPENDIX B

GUIDELINES FOR LANDING OF FROZEN FISH CAUGHT BY FOREIGN OPERATORS ON THE AUSTRALIAN DOMESTIC MARKET

The following guidelines shall apply to the landing of product from foreign vessels for sale on the domestic market:

(i) Product from foreign fishing vessels shall be permitted to land for further processing or export;

(ii) Product landed shall not be sold fresh on Australian fish markets; and

(iii) Such landings shall be allowed only if they are not detrimental to the Australian fishing industry. The Department of Primary Industry shall undertake an annual review of these landings and report to the Australian Fisheries Council, with specific emphasis on the effects of the landings on the Australian industry.

[KOREAN TEXT — TEXTE CORÉEN]

대한민국 어선의 오징어 채낚기 어업에 관한 호주 정부와 대한민국 정부간의 부속약정

호주 정부와 대한민국 정부는,

1983년 11월 23일 캔버라에서 서명된 호주 정부와 대한민국 정부간의 어업협정(이하 "모협정"이라 칭함) 제 4조 제 3항의 규정에 따라 호주어업수역(이하 "수역"이라 칭함)내에서의 대한민국 어선(이하 "어선"이라 칭함)의 오징어 채낚기 조업실시 및 호주 정부에 의한 허가서 발급을 위한 세부절차를 정할 것을 희망하여,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조

호주 정부는 허가될 모든 어선에 대한 입어료로 본 부속약정의 유효기간 동안 189,000 호주불이 호주 정부에 지불되면 12척의 어선(이하 "허가어선"이라 칭함)에 대하여 모협정의 규정에 따라 허가서를 발급한다.

제 2 조

호주 정부는 허가어선에 대하여 허가서를 발급함으로써 동 어선이 본 부속약정의 부속서 (가)에 특정된 조업 허용수역내에서 채낚기 어법으로 모든 종류의 오징어(이하 "오징어"라 칭함)를 어획하도록 허용한다.

제 3 조

1. 호주 정부는 허가어선이 본조 제 2항의 경우를 제외하고는 1,800톤을 초과하지 않는 중량의 오징어를 어획하도록 허용한다.

2. 호주 정부는 허가어선이 다음의 경우 2,200톤을 초과하지 않는 중량의 오징어를 추가로 어획하도록 허용한다.

가. 대한민국 정부로부터 추가로 어획할 오징어 중량을 명시한 서면 허가신청을 접수하고,

나. 오징어 톤당 105호주불의 추가 입어료가 호주 정부에 지불되었을 경우

제 4 조

1. 호주 정부는 호주의 관계법령에 따라 허가어선이 애들레이드, 포트 링컨, 포틀란드, 멜버른, 지이롱, 론세스톤, 데번포트 및 호바트항에 입항할 수 있도록 허용한다.

2. 호주 정부는 상기 항구에의 허가어선 입항에 관한 절차를 대한민국 정부에 적의 통보한다.

제 5 조

1. 허가어선의 선장은 호주 1차산업성이 요청하는 경우에는 호주업체에 대한 판매를 위하여 일정량의 오징어를 제공한다.

2. 허가어선에 대한 호주 국내판매에 제공할 오징어의 총량은 총어획 할당량의 20%를 초과하지 아니한다.

3. 그러한 오징어의 가격은 대한민국 선원과 호주업체간의 상호 합의로 결정한다. 대한민국 선원은 오징어를 호주에 양륙시킴으로써 발생하는 비용절감과 호주 가공업자의 필요성을 고려하여, 어획한 오징어의 가격이 합리적인 것이 되도록 최선의 노력을 한다.

4. 양륙시키도록 요청한 오징어의 수량, 품질 및 목적지에 대하여 합리적인 통보가 제공되어야 하며, 동 요청이 허가어선의 어로작업에 대한 지장을 극소화하도록 모든 노력을 하여야 한다.

5. 오징어의 양륙은 본 부속약정의 부속서 (나)에 상술된 외국 업자가 어획한 냉동수산물의 호주 국내시장 양륙에 관한 지침에 따른다.

6. 본조 제 1항 및 제 2항의 준수를 용이하게 하기 위하여 허가어선은 호주 1차산업성의 승인을 얻어 제 4조에 언급된 항구이외의 호주항구에도 입항하는 것이 허용된다.

제 6 조

호주 정부는 각 허가어선에 승선하여 어로에 종사하고자 하는 자에 대한 일괄허가신청서의 제출을 허용하며 호주의 관계법령에 따라 그들에 대한 허가서를 발급한다.

제 7 조

1. 호주 정부는 양국 정부간의 협의를 거친 후에 다음 사항에 관한 방법 및 조건을 결정한다.

가. 어선 및 승무원에 대한 허가서의 신청 및 발급

나. 어선의 어획량 및 조업량에 대한 자료의 준비 및 보고

다. 호주의 권한있는 당국이 실시하는 어로작업 개시전 및 종료후의 검사

라. 어선과 호주의 권한있는 당국간의 통신

2. 호주 정부는 본조 제 1항에 의거한 결정을 합리적인 기간내에 대한민국 정부에 통보한다.

제 8 조

대한민국 정부는 대한민국의 관계법령에 따라 수역내에서의 어선의 조업에 관하여 입수가능한 최근의 경제 및 시장정보를 호주 정부에 제공한다.

제 9 조

1. 양국 정부는 모협정 제 11조의 규정에 따라 본 부속약정 종료 3개월전에 캔버라에서 다음과 같은 목적으로 협의한다.

가. 일방 정부에 의하여 확인되는 문제를 포함하여 본 부속약정에 의거한 어선의 조업에 대한 검토

나. 다음 1년간을 위하여 체결될 부속약정의 조건에 대한 토의

2. 일방 정부의 요청이 있는 경우에는 본 부속약정의 시행에 관한 어떠한 문제에 대하여서도 본 부속약정의 유효기간중 언제라도 협의를 행한다.

제 10 조

1. 본 부속약정은 1984년 10월 1일 효력을 발생하여 1년간 유효하다.

2. 본 부속약정이 발효하면 1983년 11월 23일 캔버라에서 서명된 대한민국 어선의 오징어 채낚기 어업에 관한 호주 정부와 대한민국 정부간의 부속약정은 종료된다.

이상의 증거로, 아래 서명자는 그들 각자의 정부로부터 정당하게 권한을 위임받아 본 부속약정에 서명하였다.

1984년 10월 16일 캔버라에서 동등히 정본인 영어와 한국어본 각 2부를 작성하였다.

호주 정부를 위하여 John Kerin

대한민국 정부를 위하여

부 속 서 (가)

대한민국 오징어 채낚기 어선의 조업허용수역

가. 아래 "나", "다", "라", "마"항에 특정된 수역을 제외하고 다음과 같은 경계선으로 표시되는 지역내에 있는 호주남부의 호주어업수역

(1) 영해폭을 측정하는 기준이 되는 기선상의 최근접으로부터 해양쪽으로 12해리 거리에 있는 모든 점을 연결하는 선이 동경 129° 00' 선과 교차하는 지점에서 출발하여

(2) 전기 (1)에 언급된 12해리선을 따라 대략 동쪽 및 남동쪽으로 동 선이 동경 136° 10' 선과 교차하는 지점에서 연결되며

(3) 동경 136° 10'선을 따라 남쪽으로 동 선이 남위 36° 30' 선과 교차하는 지점까지 연결되며

(4) 항정선을 따라 남동쪽으로 남위 37° 00' 및 동경 138° 00' 지점까지 연결되며

(5) 항정선을 따라 남동쪽으로 남위 37° 10' 및 동경 139° 00' 지점까지 연결되며

(6) 항정선을 따라 남동쪽으로 남위 38° 20' 및 동경 140° 35' 지점까지 연결되며

(7) 항정선을 따라 남동쪽으로 남위 38° 47' 및 동경 141° 35' 지점까지 연결되며

(8) 항정선을 따라 남동쪽으로 남위 38° 55' 및 동경 142° 20' 지점까지 연결되며

(9) 항정선을 따라 남동쪽으로 남위 39° 20' 및 동경 143° 31' 지점까지 연결되며

(10) 동경 143° 31'선을 따라 북쪽으로 동 선이 영해폭을 측정하는 기준이 되는 기선상의 최근접으로부터 해양쪽으로 6해리 거리에 있는 모든 점을 연결하는 선과 교차하는 지점까지 연결되며

(11) 전기 (10)에 언급된 6해리선을 따라 대략 북동쪽, 동쪽 및 남동쪽으로 동 선이 동경 144° 40'선과 교차하는 지점까지 연결되며

(12) 동경 144° 40'선을 따라 남쪽으로 동 선이 빅토리아주의 본토에 접속해 있는 영해폭을 측정하는 기준이 되는 기선상의 최근접으로부터 해양쪽으로 12해리 거리에 있는 모든 점을 연결하는 선과 교차하는 지점까지 연결되며

(13) 전기 (12)에 언급된 12해리선을 따라 대략 동쪽, 남동쪽 및 북동쪽으로 동 선이 남위 38° 41'선과 교차하는 지점까지 연결되며

(14) 남위 38° 41'선을 따라 동쪽으로 동 선이 동경 148° 13'선과 교차하는 지점까지 연결되며

(15) 항정선을 따라 북동쪽으로 남위 38° 32' 및 동경 148° 26' 지점까지 연결되며

(16) 항정선을 따라 북동쪽으로 남위 38° 19' 및 동경 148° 35' 지점까지 연결되며

(17) 항정선을 따라 북서쪽으로 남위 38° 08' 및 동경 148° 31' 지점까지 연결되며

(18) 동경 148° 31'선을 따라 북쪽으로 동 선이 영해폭을 측정하는 기준이 되는 기선상의 최근접으로부터 해양쪽으로 12해리 거리에 있는 모든 점을 연결하는 선과 교차하는 지점까지 연결되며

(19) 전기 (18)에 언급된 12해리선을 따라 동쪽 및 북동쪽으로 동 선이 빅토리아주와 뉴사우스 웨일즈주간의 경계를 해양쪽으로 확장시킨 선에 평행하며 그로부터 남서쪽으로 12해리 거리에 있는 선과 교차하는 지점까지 연결되며

(20) 전기 (19)에 언급된 12해리선을 따라 남동쪽으로 동 선이 호주어업 수역의 외측 경계선과 교차하는 지점까지 연결되며

(21) 호주 어업수역의 외측 경계선을 따라 대략 남쪽, 남서쪽, 서쪽, 북서쪽, 북쪽 및 북서쪽으로 동 선이 동경 129° 00'선과 교차하는 지점까지 연결되며

(22) 동경 129° 00'선을 따라 북쪽으로 출발지점까지 연결됨.

제외되는 수역

나. 어떠한 경우에 있어서도 영해폭을 측정하는 기준이 되는 기선으로부터 해양쪽으로 3해리내에 있는 수역

다. 어떠한 경우에 있어서도 타즈마니아 본토의 영해폭을 측정하는 기준이 되는 기선으로부터 해양쪽으로 12해리내에 있는 수역

라. 어떠한 경우에 있어서도 퍼녹스군도의 영해폭을 측정하는 기준이 되는 기선으로부터 해양쪽으로 12해리내에 있는 수역이 부속되어 있는 목록 참조

마. 어떠한 경우에 있어서도 타즈마니아주에 있어서 킹 아일란드의 영해의 폭을 측정하는 기준이 되는 기선으로부터 해양쪽으로 12해리내에 있는 수역

퍼녹스군도

퍼녹스군도는 다음의 섬으로 구성된다.

플린더스섬
케이프 배런섬
클라크섬
시스터즈섬
로이든(로덴)섬
노스 파스코섬
미들 파스코섬
찰키섬
리틀 찰키섬
리프섬
마일섬
이사벨라섬
빅 그린섬
프라임 실(허목)섬
로우섬
바밸섬
캣섬
스토어하우스섬
패리스섬
이스트 캥거루섬
챠펠섬
리틀 구스섬
밴저섬
리틀 밴저섬
비글섬

더블 록섬	틴 캐틀섬
박슨섬	리틀 독섬
마운트 차펠섬	그레이트 독섬
앤섬	리틀 그린섬
봉섬	밴시타트섬
드우 베이섬	브릭스섬
오이스터록스섬	플랫트 륵섬
리틀 앤더슨섬	걸섬
앤더슨섬	걸 록섬

호주 비행사 제 2권(제 6판, 1982) pp140-144 참조

부 속 사 나

외국업자가 어획한 냉동수산물의 호주 국내시장 양륙에 관한 지침

다음지침은 외국어선의 어획물을 호주 국내시장에 판매하기 위하여 양륙하는 경우에 적용된다.

가. 외국어선의 어획물은 가공 또는 수출을 위하여 양륙하도록 허용된다.

나. 양륙된 어획물은 호주 어시장에서 선어로 판매될 수 없다.

다. 그러한 양륙은 호주 수산업에 해를 끼치지 않는 경우에만 허용되며, 1차산업성은 어획물 양륙이 호주산업에 미치는 영향에 중점을 두고 그러한 양륙에 대하여 매년 검토를 행하여 호주어업위원회에 보고한다.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] SUBSIDIAIRE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE RELATIF À LA PÊCHE AU CALMAR PAR DES NAVIRES DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE

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

Conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article IV de l'Accord entre le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République de Corée relatif à la pêche, signé à Canberra le 23 novembre 1983[2] ci-après dénommé l'« Accord principal », et

Désireux d'établir des procédures détaillées applicables à la pêche au calmar par des navires de pêche de la République de Corée (ci-après dénommés les « navires ») dans la zone de pêche australienne (ci-après dénommée la « zone ») ainsi qu'à l'octroi de permis par le Gouvernement australien,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Moyennant le paiement au Gouvernement australien d'une redevance de 189 000 dollars australiens pour tous les navires, le Gouvernement australien délivre, conformément aux dispositions de l'Accord principal, des permis pour 12 navires (ci-après dénommés « navires munis d'un permis ») pour la période de validité du présent Accord subsidiaire.

Article II. En délivrant lesdits permis, le Gouvernement australien les autorise à pêcher à la turlutte toutes les espèces de calmar (ci-après dénommées le « calmar ») dans la zone de pêche définie à l'appendice A du présent Accord subsidiaire.

Article III. 1. Le Gouvernement australien autorise les navires munis d'un permis à capturer une quantité de calmar qui, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, ne dépassera pas 1 800 tonnes.

2. Le Gouvernement australien autorise les navires munis d'un permis à capturer une quantité supplémentaire de calmar ne dépassant pas 2 200 tonnes, et ce :

i) Sur réception d'une demande écrite du Gouvernement de la République de Corée précisant la quantité supplémentaire de calmar sollicitée; et

ii) Moyennant le paiement au Gouvernement australien d'une redevance supplémentaire de 105 dollars australiens par tonne de calmar.

Article IV. 1. Sous réserve des lois et règlements australiens, le Gouvernement australien autorise les navires munis d'un permis à entrer dans les ports d'Adelaïde, Port Lincoln, Portland, Melbourne, Geelong, Launceston, Devonport et Hobart.

[1] Entré en vigueur avec effet rétroactif au 1er octobre 1984, conformément au paragraphe 1 de l'article X.
[2] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1424, n° I-24048.

2. Le Gouvernement australien notifie dûment au Gouvernement de la République de Corée les procédures relatives à l'entrée des navires munis d'un permis dans ces ports.

Article V. 1. A la demande du Département de l'industrie primaire, les capitaines des navires munis d'un permis offrent de vendre aux intérêts privés australiens une partie de leurs captures.

2. La quantité totale de calmar destinée à la vente en Australie ne dépassera pas 20 p. 100 du volume total des captures autorisées pour les navires munis d'un permis.

3. Le prix de ce calmar sera fixé, d'un commun accord, par les pêcheurs coréens et les intérêts privés australiens. Les pêcheurs coréens veilleront, ce faisant, à ce que le prix demandé soit raisonnable, compte tenu des économies qu'ils réalisent en déchargeant le calmar en Australie et des besoins de l'industrie australienne.

4. La quantité, la qualité et la destination du calmar à décharger seront notifiées raisonnablement, et un effort sera fait pour perturber le moins possible les opérations de pêche des navires munis d'un permis.

5. Le calmar sera déchargé selon les procédures définies dans l'appendice B du présent Accord subsidiaire concernant le déchargement de poisson congelé capturé par des opérateurs étrangers et destiné au marché intérieur australien.

6. Afin de faciliter l'application des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, les navires munis d'un permis sont autorisés à faire escale dans des ports australiens autres que ceux visés à l'article IV, avec l'accord du Département de l'industrie primaire.

Article VI. Le Gouvernement australien autorise les personnes souhaitant se livrer à la pêche à bord de l'un des navires munis d'un permis à présenter une demande de permis collective et leur délivrera des permis conformément aux lois et règlements australiens.

Article VII. 1. Le Gouvernement australien détermine, après consultation entre les deux gouvernement, les méthodes, les conditions et les modalités concernant :

a) La demande de l'octroi de permis pour les navires et pour les personnes;

b) L'établissement et la présentation de rapports sur les captures et activités de pêche des navires;

c) L'inspection des navires par les autorités australiennes compétentes avant et après les opérations de pêche;

d) La communication entre les navires et les autorités australiennes compétentes.

2. Le Gouvernement australien notifie dans un délai raisonnable au Gouvernement de la République de Corée les décisions qu'il aura prises dans le contexte du paragraphe 1 du présent article.

Article VIII. Le Gouvernement de la République de Corée, agissant conformément aux lois et règlements coréens applicables, communique au Gouvernement australien les données économiques et commerciales dont il disposera au sujet des opérations menées dans la zone par les navires munis d'un permis.

Article IX. 1. Conformément aux dispositions de l'article XI de l'Accord principal, les deux gouvernements tiendront des consultations à Canberra au plus tard trois mois avant l'expiration du présent Accord subsidiaire pour :

a) Passer en revue les activités des navires et examiner tout problème relevé par l'une ou l'autre partie; et

b) Examiner les termes et les conditions dans lesquels un accord subsidiaire pourrait être conclu pour une nouvelle période d'un an.

2. A la demande de l'une ou l'autre partie, des consultations pourront avoir lieu à tout moment pendant la période de validité du présent Accord subsidiaire sur toute question relative à l'application dudit Accord subisidiaire.

Article X. 1. Le présent Accord subsidiaire entrera en vigueur le 1er octobre 1984 et demeurera en vigueur pendant une période d'un an.

2. A la date d'entrée en vigueur du présent Accord subsidiaire, l'Accord subsidiaire entre le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République de Corée relatif à la pêche au calmar par les navires de pêche de la République de Corée, conclu à Canberra le 23 novembre 1983[1], sera abrogé.

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

FAIT à Canberra, le 16 octobre 1984, en double exemplaire établi en langues anglaise et coréenne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de l'Australie :	Pour le Gouvernement de la République de Corée :
[JOHN KERIN]	[WOO SANG KIM]

APPENDICE A

SECTEUR DE LA ZONE DE PÊCHE AUSTRALIENNE OÙ LES NAVIRES CORÉENS PEUVENT PÊCHER LE CALMAR À LA TURLUTTE

A. La portion de la zone australienne de pêche située au sud de l'Australie — à l'exception des eaux visées dans les sections B, C, D, et E ci-dessous, et délimité par une ligne

1) Commençant à l'intersection du méridien de 129°00′ de longitude E et de la ligne dont chaque point est à 12 milles marins internationaux au large du point le plus proche des lignes de base à partir desquelles est mesurée la mer territoriale;

2) En se poursuivant vers l'est et le sud-ouest le long de cette ligne jusqu'à son intersection avec le méridien de 136°10′ de longitude E;

3) Puis vers le sud, le long de ce méridien jusqu'à son intersection avec le parallèle de 36°30′ de latitude S;

4) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 37°10′ de latitude S et 138°00′ de longitude E;

5) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 37°10′ de latitude S et 139°00′ de longitude E;

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1424, n° I-24049.

6) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 38°20′ de latitude S et 140°35′ de longitude E;

7) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 38°47′ de latitude S et 141°35′ de longitude E;

8) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 38°55′ de latitude S et 142°20′ de longitude E;

9) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 39°20′ de latitude S et 143°31′ de longitude E;

10) Puis vers le nord, le long du méridien de 143°31′ de longitude E jusqu'à son intersection avec la ligne dont chaque point est à 6 milles marins internationaux au large du point le plus proche des lignes de base à partir desquelles est mesurée la mer territoriale;

11) Puis vers le nord-est, est et le sud-est, le long de cette ligne jusqu'à son intersection avec le méridien de 144°40′ de longitude E;

12) Puis vers le sud, le long de ce méridien jusqu'à son intersection avec la ligne dont chaque point est de 12 milles marins internationaux au large du point le plus proche des lignes de base à partir desquelles est mesurée la mer territoriale adjacente au territoire continental de l'Etat de Victoria;

13) Puis vers l'est, le sud-est et le nord-est, le long de cette ligne jusqu'à son intersection avec le parallèle de 38°41′ de latitude S;

14) Puis vers l'est le long de ce parallèle jusqu'à son intersection avec le méridien de 148°13′ de longitude E;

15) Puis vers le nord-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 38°32′ de latitude S et 148°26′ de longitude E;

16) Puis vers le nord-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 38°19′ de latitude S et 148°35′ de longitude E;

17) Puis vers le nord-ouest, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 38°08′ de latitude S et 148°31′ de longitude E;

18) Puis vers le nord, le long du méridien de 148°31′ de longitude E jusqu'à son intersection avec la ligne dont chaque point est à 12 milles marins internationaux au large du point le plus proche des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

19) Puis vers l'est et le nord-est, le long de cette ligne jusqu'à son intersection avec la ligne située à 12 milles marins internationaux au sud-ouest du prolongement en mer de la frontière entre les Etats de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud;

20) Puis vers le sud-est, le long de cette ligne jusqu'à son intersection avec la limite extérieure de la zone de pêche australienne;

21) Puis vers le sud, le sud-ouest, l'ouest, le nord-ouest, le nord et le nord-ouest, le long de cette limite jusqu'à son intersection avec le méridien de 129°00′ de longitude E; et

22) Puis vers le nord, le long de ce méridien jusqu'au point de départ.

Secteurs interdits

B. A tout moment, les eaux situées à moins de 3 milles marins internationaux au large des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale.

C. A tout moment, les eaux situées à moins de 12 milles marins internationaux au large des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de la Tasmanie (île principale).

D. A tout moment, les eaux situées à moins de 12 milles marins internationaux au large des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale des îles Furneaux (voir liste ci-dessous).

E. A tout moment, les eaux situées à moins de 12 milles marins internationaux au-delà des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de l'île King dans l'Etat de Tasmanie.

Iles Furneaux

Elles se composent des îles ci-après :

Ile Flinders
Ile du Cap Barren
Ile Clarke
Iles Sisters
Ile Roydon (Roden)
Ile North Pasco
Ile Middle Pasco
Ile Chalky
Ilot Little Chalky
Ilot Reef
Ilot Mile
Ilot Isabella
Ile Big Green
Ile Prime Seal (Hummock)
Ilots Low
Ile Babel
Ile Cat
Ile Storehouse
Parrys Rock
Ile East Kangaroo
Ile Chappell
Ilot Little Goose
Ile Badger
Ilot Little Badger
Ilot Beagle
Double Rock
Ilot Boxen
Ile Mount Chappell
Ilot Ann
Ile Long
Ilot Dough Bay
Oyster Rocks
Ilot Little Anderson
Ile Anderson
Ile Tin Kettle
Ile Little Dog
Ile Great Dog
Ile Little Green
Ile Vansittart
Ilot Briggs
Flat Rock
Ilot Gull
Gull Rock

Voir *Australia Pilot*, vol. II, 6e éd., 1982, p. 140 à 144.

APPENDICE B

PRINCIPES RÉGISSANT LE DÉCHARGEMENT DE POISSON CONGELÉ CAPTURÉ PAR DES EXPLOITANTS ÉTRANGERS ET DESTINÉ AU MARCHÉ INTÉRIEUR AUSTRALIEN

Les principes ci-après s'appliquent au déchargement des captures de navires étrangers destinées au marché intérieur :

i) Les captures de navires de pêche étrangers peuvent être déchargées aux fins de traitement ou d'exportation;

ii) Les produits déchargés ne sont pas vendus à l'état frais sur les marchés australiens; et

iii) Le déchargement n'est autorisé que s'il ne porte pas préjudice au secteur halieutique australien. Le Département de l'industrie primaire procède à une étude annuelle de la question et fait rapport au Conseil de pêche australien, en mettant en lumière l'incidence de telles opérations sur le secteur halieutique australien.

No. 24093

AUSTRALIA
and
JAPAN

Subsidiary Agreement concerning Japanese tuna long-line fishing (witb appendix, exchange of notes and records of discussions). Signed at Canberra on 30 October 1984

Authentic text: English.

Registered by Australia on 2 May 1986.

AUSTRALIE
et
JAPON

Accord subsidiaire relatif à la pêche au thon à la palangre par les navires japonais (avec appendice, écbange de notes et procès-verbaux de discussions). Signé à Canberra le 30 octobre 1984

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Australie le 2 mai 1986.

SUBSIDIARY AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF JAPAN CONCERNING JAPANESE TUNA LONG-LINE FISHING

The Government of Australia and the Government of Japan,

Pursuant to the provisions of paragraph 2 of Article II of the Agreement on Fisheries between the Government of Australia and the Government of Japan, signed at Canberra on the seventeenth day of October, 1979[2] (hereinafter referred to as "the Head Agreement"), and

Wishing to establish the detailed procedures for the conduct of tuna long-line fishing operations by fishing vessels of Japan (hereinafter referred to as "the vessels") within the Australian fishing zone (hereinafter referred to as "the Zone") and for the issuance of licences by the Government of Australia,

Have agreed as follows:

Article I. The Government of Australia shall, in accordance with the provisions of the Head Agreement, issue licences for the vessels, the number of which shall not exceed 290, subject to payment to the Government of Australia of a fee of nine hundred and ninety thousand, seven hundred and twenty Australian dollars for all the vessels to be licensed and for the period of validity of this Subsidiary Agreement.

Article II. The Government of Australia shall, by the licences issued for the vessels referred to in Article I of this Subsidiary Agreement, permit those vessels to take within the Zone north of Latitude 34° South (excluding the area within the Great Australian Bight) and within that part of the Zone south of Latitude 34° South adjacent to Lord Howe Island, all species of tuna and bill-fish, together with all other species of finfish including oceanic sharks which are incidentally caught:

(*a*) By the use of floating long-lines, except in the areas and at the times for each of those areas specified in the Appendix to this Subsidiary Agreement, which forms an integral part hereof; and

(*b*) By the use of hand-lines, in the area of the Coral Sea bounded to the north by the parallel of Latitude 12° South, to the south by the parallel of Latitude 22°21'30" South and to the west by the line described in paragraph B of the Appendix to this Subsidiary Agreement.

Article III. The Government of Australia and the Government of Japan recognise that it might not be possible for a vessel to prevent parts of its long-line from drifting into an area of the Zone at the time when that vessel is not permitted to take fish in that area in accordance with the provisions of Article II of this Subsidiary Agreement. Cases verified by the Government of Australia as cases in which the drifting of a part of a long-line into such an area cannot reasonably be avoided shall not be regarded as infringements of this Subsidiary Agreement.

Article IV. 1. The Government of Australia, subject to the relevant laws and regulations of Australia, undertakes to permit the vessels licensed under this Subsidiary Agreement to enter the ports of Brisbane, Sydney, Hobart, Fremantle, Albany and Port Hedland.

[1] Came into force on 1 November 1984, in accordance with article IX.
[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1217, p. 3.

2. The Government of Australia shall give due notice to the Government of Japan of the procedures relating to the entry of the vessels into those ports.

Article V. 1. The Government of Australia shall, in accordance with the relevant laws and regulations of Australia, issue a licence to the master of any vessel licensed under this Subsidiary Agreement.

2. If an application for a licence for a master of any vessel licensed under this Subsidiary Agreement has been accepted by the competent Australian authorities, the Government of Australia shall not require that person to have in his possession, or to produce, the licence until due procedures have been completed for passing the licence to that person.

Article VI. 1. The Government of Australia shall determine, after consultation between the two Governments, the methods of and the terms and conditions with respect to:

(*a*) Applying for and issuing licences in respect of the vessels and masters;

(*b*) Preparing and reporting of catch and effort data in respect of the vessels; and

(*c*) Communicating between the vessels and the competent Australian authorities.

2. The Government of Australia shall notify the Government of Japan of determinations under paragraph 1 of this Article within a reasonable time.

Article VII. The Government of Japan shall, in accordance with the relevant laws and regulations of Japan, provide the Government of Australia with available current economic and marketing information relevant to the operations of the vessels within the Zone.

Article VIII. 1. The Government of Australia and the Government of Japan shall, in accordance with the provisions of Article IX of the Head Agreement, consult in Canberra not later than three months before the expiry of this Subsidiary Agreement for the purposes of:

(*a*) Reviewing the operations of the vessels under this Subsidiary Agreement including any problems identified by either Government; and

(*b*) Discussing the terms and conditions under which a subsidiary agreement might be concluded for the following period of one year.

2. Upon request by either Government, consultations shall be undertaken at any time during the period of validity of this Subsidiary Agreement on any aspect of the implementation of this Subsidiary Agreement.

Article IX. This Subsidiary Agreement shall enter into force on the first day of November, 1984 or on the date of signature, whichever is later, and shall remain in force for a period of one year.

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

DONE in duplicate at Canberra, this thirtieth day of October 1984, in the English language.

For the Government of Australia:

JOHN KERIN

For the Government of Japan:

YOSHIZO KONISHI

APPENDIX

A. At all times, the areas of the Zone, other than the areas described in paragraph B and paragraph C of this Appendix, within 12 nautical miles seaward of the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

B. At all times, the area landward of the line:

(1) Commencing at the intersection of the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured on the western coast of Western Australia by the parallel of Latitude 34° South;

(2) Thence west along that parallel to its intersection by the line every point on which is 12 nautical miles seaward of the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured;

(3) Thence northerly and north-easterly along that line to its intersection by the meridian of Longitude 127° East;

(4) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 13°21′ South, Longitude 129°40′ East;

(5) Thence north along the meridian of Longitude 129°40′ East to its intersection by the parallel of Latitude 10°30′ South;

(6) Thence east along that parallel to its intersection by the meridian of Longitude 133°16′ East;

(7) Thence south along that meridian to its intersection by the parallel of Latitude 11° South;

(8) Thence south-easterly along the rumb line to the point of Latitude 11°25′ South, Longitude 134°15′ East;

(9) Thence east along the parallel of Latitude 11°25′ South to its intersection by the meridian of Longitude 135°35′ East;

(10) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 11°05′ South, Longitude 136°10′ East;

(11) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 10°30′ South, Longitude 136°40′ East;

(12) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 11° South, Longitude 137°05′ East;

(13) Thence south along the meridian of Longitude 137°05′ East to its intersection by the parallel of Latitude 11°47′ South;

(14) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 11°10′ South, Longitude 141° East;

(15) Thence north along the meridian of Longitude 141° East to its intersection by the parallel of Latitude 10°22′44″ South;

(16) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°46′ South, Longitude 142° East;

(17) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°45′24″ South, Longitude 142°03′30″ East;

(18) Thence north along the meridian of Longitude 142°03′30″ East to its intersection by the parallel of Latitude 9°15′43″ South;

(19) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°12′50″ South, Longitude 142°06′25″ East;

(20) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°11′51″ South, Longitude 142°08′33″ East;

(21) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°11'58" South, Longitude 142°10'18" East;

(22) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°11'22" South, Longitude 142°12'54" East;

(23) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°11'34" South, Longitude 142°14'08" East;

(24) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°13'53" South, Longitude 142°16'26" East;

(25) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°16'04" South, Longitude 142°20'41" East;

(26) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°22'04" South, Longitude 142°29'41" East;

(27) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°21'48" South, Longitude 142°31'29" East;

(28) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°22'33" South, Longitude 142°33'28" East;

(29) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°21'25" South, Longitude 142°35'29" East;

(30) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°20'21" South, Longitude 142°41'43" East;

(31) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°20'16" South, Longitude 142°43'53" East;

(32) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°19'26" South, Longitude 142°48'18" East, on the line every point on which is 3 nautical miles seaward of the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured;

(33) Thence easterly, south-easterly and southerly along that line to the point of Latitude 9°23'40" South, Longitude 142°51' East;

(34) Thence south along the meridian of Longitude 142°51' East to its intersection by the parallel of Latitude 9°40'30" South;

(35) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°40' South, Longitude 143° East;

(36) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°33' South, Longitude 143°05' East;

(37) Thence east along the parallel of Latitude 9°33' South to its intersection by the meridian of Longitude 143°20' East;

(38) Thence north-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°24' South, Longitude 143°30' East;

(39) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°22' South, Longitude 143°48' East;

(40) Thence easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°30' South, Longitude 144°15' East;

(41) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 9°39'26" South, Longitude 144°28' East;

(42) Thence south along the meridian of longitude 144°28' East to its intersection by the parallel of Latitude 9°54' South;

(43) Thence south-westerly along the rhumb line to the point of Latitude 10°15' South, Longitude 144°12' East;

(44) Thence south-westerly along the rhumb line to the point of Latitude 10°28′ South, Longitude 144°10′ East;

(45) Thence west along the parallel of Latitude 10°28′ South to its intersection by the meridian of Longitude 144° East;

(46) Thence south along that meridian to its intersection by the parallel of Latitude 10°41′ South;

(47) Thence east along that parallel to its intersection by tbe meridian of Longitude 145° East;

(48) Thence south along that meridian to its intersection by the parallel of Latitude 13° South;

(49) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 15° South, Longitude 146° East;

(50) Thence southerly along the rhumb line to the point of Latitude 17°30′ South, Longitude 147° East;

(51) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 21° South, Longitude 152°55′ East;

(52) Thence southerly along the rhumb line to the point of Latitude 24°30′ South, Longitude 154° East;

(53) Thence west along the parallel of Latitude 24°30′ South to its intersection by the 200-metre isobath (Aus. 4602);

(54) Thence southerly along that isobath to its intersection by the parallel of Latitude 28°40′ South;

(55) Thence east along that parallel to its intersection by the meridian of Longitude 154° East;

(56) Thence south along that meridian to its intersection by the parallel of Latitude 29°10′ South;

(57) Thence southerly along the rhumb line to the point of Latitude 30° South, Longitude 153°45′ East;

(58) Thence south-westerly along the rhumb line to the point of Latitude 30°20′ South, Longitude 153°35′ East;

(59) Thence southerly along the rhumb line to the point of Latitude 30°55′ South, Longitude 153°22′ East;

(60) Thence southerly along the rhumb line to the point of Latitude 31°50′ South, Longitude 153°20′ East;

(61) Thence southerly along the rhumb line to the point of Latitude 32°45′ South, Longitude 153°03′ East;

(62) Thence south-westerly along the rhumb line to the point of intersection of the parallel of Latitude 33°50′ South by the 200-metre isobath (Aus. 4602);

(63) Thence southerly along that isobath to its intersection by the parallel of Latitude 34° South; and

(64) Thence west along that parallel to its intersection by the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured on the coast of New South Wales.

C. At all times, the area bounded by the line:

(1) Commencing at the point of Latitude 12° South, Longitude 145° East;

(2) Thence south along the meridian of Longitude 145° East to its intersection by the parallel of Latitude 13° South;

(3) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 15° South, Longitude 146° East;

(4) Thence southerly along the rhumb line to the point of Latitude 17°30′ South, Longitude 147° East;

(5) Thence south-easterly along the rhumb line to the point of Latitude 18°43′16″ South, Longitude 149° East;

(6) Thence north along the meridian of Longitude 149° East to its intersection by the parallel of Latitude 17° South;

(7) Thcnce north-westerly along the rhumb line to the point of Latitude 14° South, Longitude 147° East; and

(8) Thcnce north-westerly along the rhumb line to the point of commencement.

D. From 31 December to 31 March at 1400 hours GMT on each of those days (equivalent to midnight Australian Eastern Standard Time), the area bounded by the line:

(1) Commencing at the point of Latitude 30° South, Longitude 153°45′ East;

(2) Thence south-westerly along the rhumb line to the point of Latitude 30°20′ South, Longitude 153°35′ East;

(3) Thence southerly along the rhumb line to the point of Latitude 30°55′ South, Longitude 153°22′ East;

(4) Thence southerly along the rhumb line to the point of Latitude 31°50′ South, Longitude 153°20′ East;

(5) Thence southerly along the rhumb line to the point of Latitude 32°45′ South, Longitude 153°03′ East;

(6) Thence south-westerly along the rhumb line to the point of intersection of the parallel of Latitude 33°50′ South by the 200-metre isobath (Aus. 4602);

(7) Thence southerly along that isobath to its intersection by the parallel of Latitude 34° South;

(8) Thence east along that parallel to its intersection by the line every point on which is 50 nautical miles seaward of the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured;

(9) Thence northerly along that line to its intersection by the parallel of latitude 30° South; and

(10) Thence west along that parallel to the point of commencement.

EXCHANGE OF NOTES

I

AUSTRALIA

CH 205378

Delivered 30/10/84

The Department of Foreign Affairs presents its compliments to the Embassy of Japan and has the honour to refer to consultations between representatives of the Government of Australia and the Government of Japan pursuant to the Subsidiary Agreement between the Government of Australia and the Government of Japan concerning Japanese Tuna Long-line Fishing done at Canberra on 30 October, 1984.

In accordance with that Subsidiary Agreement the Department wishes to notify the Embassy of the following determinations of the Government of Australia.

A. APPLYING FOR AND ISSUING LICENCES

1. The following arrangements will operate in respect of applying for and issuing licences, permitting fishing vessels of Japan and masters of those vessels to engage in fishing in the area of the Zone in which fishing is permitted in accordance with Article II of the Subsidiary Agreement (the "Japanese tuna long-line fishing area"):

(*a*) The competent Japanese authorities will notify the Australian Department of Primary Industry, Canberra, of the appropriate organisations representing the vessels (called "the Organisations").

(*b*) The Australian Department of Primary Industry, Canberra, will provide the Organisations with Australian licence application forms for distribution to the operators of the vessels.

(*c*) The Organisations will deliver to the Australian Department of Primary Industry, Canberra, completed Australian licence application forms for each vessel and its master.

(*d*) At the time of applying for licences, the Organisations will submit a fishing plan for each vessel to the Australian Department of Primary Industry, Canberra, specifying, where appropriate, the calendar months in which that vessel expects to operate in the Japanese tuna long-line fishing area.

(*e*) Upon the granting of a licence the Government of Australia will notify the Organisations within a reasonable time of the names of the vessels in respect of which licences have been granted and the serial number of each such licence.

(*f*) The Australian Department of Primary Industry will forward the licences direct to the Organisations or through an agent nominated by the Organisations.

(*g*) The Organisations will make appropriate arrangements for the delivery of the licence to each such vessel.

(*h*) During the first 2 months after entry into force of the Subsidiary Agreement, a vessel may enter and fish in the Zone without having the licence on board, provided it is not possible to arrange for delivery of the licence to the

vessel before it commences fishing in the Zone. The Organisations will advise the Australian Department of Primary Industry of the name and radio call sign of each such vessel before it enters the Zone.

(*i*) The fee of nine hundred and ninety thousand, seven hundred and twenty Australian dollars payable in accordance with Article I of the Subsidiary Agreement is to be paid in advance of the issue of licences as follows:

(i) Four hundred and ninety-five thousand, three hundred and sixty Australian dollars paid in one amount to the Department of Primary Industry, Canberra, in freely disposable Australian currency free of exchange and service charges, and

(ii) An irrevocable letter of credit established by telex by a first-class Japanese bank through the Commonwealth Trading Bank, Canberra, in favour of the Department of Primary Industry, Canberra, for an amount of four hundred and ninety-five thousand, three hundred and sixty Australian dollars, in freely disposable Australian currency free of exchange, negotiating, credit, service and other charges, with provision for drawings at sight to be made 180 days from the letter of credit date and for a period of 30 days thereafter.

B. Communicating by Japanese tuna long-line fishing vessels with the Australian authorities

2. The Government of Australia will provide to the Government of Japan and to the master of each vessel a copy, in Japanese, of the relevant procedures for reporting to the Federal Sea Safety and Surveillance Centre (hereinafter referred to as COASTWATCH) and will require the master of each such vessel to comply with the reporting procedures and messages formats specified therein.

3. The relevant procedures are set out in a document titled "Notes for the Guidance of Masters and Radio Operators on Licensed Foreign Fishing Vessels", a copy of which, in English, is attached to this Note as Annex A.

4. Notwithstanding the requirement in paragraph 15 of "Notes for the Guidance of Masters and Radio Operators on Licensed Foreign Fishing Vessels" that the equipment of the vessels for taking fish be stowed below deck in the circumstances described in that paragraph, the other provisions of that paragraph will also apply to vessels proceeding in accordance with that paragraph provided the equipment of the vessels for taking fish is stowed and secured on the deck.

5. The Australian Department of Primary Industry is to be notified at least 7 days before an intended port entry. This requirement is additional to the reporting requirements set out in the attached "Notes for the Guidance of Masters and Radio Operators on Licensed Foreign Fishing Vessels".

6. Where the Australian authorities wish to communicate with a vessel the appropriate message will be transmitted by the Australian coastal radio network. The vessels will be required to monitor at least once a day the coastal radio broadcasts which are set out in Annex B.

C. Communication procedures for vessels operating in area designated for use of hand-lines only

7. Immediately prior to entering the area specified in Article II(*b*) of the Subsidiary Agreement for the purpose of fishing in it, each vessel will provide a

catch and effort report (as provided for in Paragraph 11) covering the period of fishing since the previous 6-day catch and effort report was provided.

8. Thereafter catch and effort reports will be sent to COASTWATCH for each 6-day period spent in the area.

9. Immediately prior to leaving the area specified in Article II(*b*) each vessel which has been fishing in that area will provide a catch and effort report (as provided for in Paragraph 11) covering the period of fishing since the previous 6-day catch and effort report was provided to COASTWATCH.

10. Thereafter catch and effort reports will be sent to COASTWATCH for each 6-day period (in accordance with Paragraph 11), day one being the day on which fishing outside the hand-lining area recommences.

D. Preparing and reporting of catch and effort data

11. Each vessel will provide catch and effort reports in accordance with the relevant procedures set out in "Notes for the Guidance of Masters and Radio Operators on Licensed Foreign Fishing Vessels", indicating:

(*a*) The catch in the Zone for each 6-day period in number and estimated total weight (grilled and gutted) of southern bluefin tuna, albacore tuna, bigeye tuna, yellowfin tuna, black marlin and other species; and

(*b*) The effort in the Zone in each 6-day period in total number of hooks set by the vessel.

12. To assist Australian authorities to carry out inspection of a vessel and to assist interpretation of 6-day radio catch reports, the vessel will, from the date of delivery of the licence, maintain a catch record while operating within the Zone. The Australian Department of Primary Industry will forward a supply of the Australian log books to the Organisations and/or to the agent nominated by the Organisations prior to the issue of licences. Original pages will be collected from time to time by Australian inspectors or forwarded by post by the vessel at the first port of call following operations in the Zone. A copy of the forms will remain on the vessel. The Australian authorities will forward copies of the originals to the appropriate Organisation (Federation of Japan Tuna Fisheries Co-operative Associations) within 30 days of their receipts.

13. The competent Japanese authorities will arrange for the provision of details of the main "target species" of each vessel and a description of the dimensions of its long-line gear including details of any changes that occur during a fishing campaign to the Australian Department of Primary Industry in respect of the vessels not later than 90 days after the vessels return to their home ports.

14. The competent Japanese authorities will provide from time to time to the Australian Department of Primary Industry an up-to-date table of average fish weights, by species, for each major fishing area to enable conversion of the catch by number to catch by weight.

The Department of Foreign Affairs avails itself of this opportunity to renew to the Embassy of Japan the assurances of its highest consideration.

ANNEX A

AUSTRALIAN FISHING ZONE

Approved message formats to be used by foreign fishing vessels reporting in accordance with requirements in the Fisheries Act and Regulations

NOTES FOR THE GUIDANCE OF MASTERS AND RADIO OPERATORS ON LICENSED FOREIGN FISHING VESSELS

What you are required to report to the Australian Authorities

1. Foreign fishing boats licensed to fish in the 200 mile Australian fishing zone (AFZ) are required to:

* (*a*) Notify, 36 hours in advance, intention to enter the AFZ.

- Advise proposed position and estimated time of entry, destination in authorised fishing area.
- Message indicator — AFZE. See paragraphs 16, 17 of these notes.

* (*b*) Report, at the hour and on the days specified in the licence, the position of the boat in the AFZ.

- This message should include catch reports where these are required.
- Message indicator — AFZP. See paragraph 18 of these notes.

* (*c*) Notify, 24 hours in advance, the sailing plan for travel in the AFZ outside the authorised fishing area (not required while the boat is in its authorised fishing area).

- Advise proposed courses and times of course change, destination in authorised fishing area.
- Message indicator — AFZT. See paragraph 19 of these notes.

* (*d*) Notify, 24 hours in advance, intention to depart from the zone.

- Advise proposed position and estimated time of departure.
- Message indicator — AFZX. See paragraph 20 of these notes.

* (*e*) Report, 36 hours in advance, intention to enter an Australian port in accordance with an endorsed licence, or for pre-fishing or post-fishing inspection.

- Advise proposed courses and times of course change en route to the port.
- Name of port and estimated time of arrival.
- Message indicator — AFZH. See paragraph 21 of these notes.

† (*f*) Report, 24 hours in advance, intention to depart from an Australian port.

- Advise proposed time of departure, destination and sailing plan in the zone outside authorised fishing area.
- See paragraph 22 of these notes.

* (*g*) Report, within 12 hours, the time the boat starts and stops fishing in authorised fishing area.

- See paragraph 23 of these notes.

* These messages, if sent in the format shown on page [43], will be accepted by Australian coast radio stations without charge to the boat.

† If the boat is in port at the time of sending this message, see paragraph 22. If the boat is at sea at the time of sending this message, it may be sent by radio in the same way as the other messages.

Who to report to

2. Address all messages to the Australian Coastal Surveillance Centre (ACSC) which is manned 24 hours of every day.

General principles

3. The address for all messages is to be transmitted ACSC.
4. The message indicator (see paragraph 1 of these notes and the attachment) follows the address.
5. The international radio call sign of the boat follows the message indicator.
6. In giving the co-ordinates of a position, always give the latitude first, the longitude second.
7. Latitude is given by 4 digits:

1 2	3 4
Degrees South	Minutes

Example: 2436 24°36'S

8. Longitude is given by 5 digits:

1 2 3	4 5
Degrees East	Minutes

Example: 09823 98°23'E

9. As a general rule, since latitudes in the messages will be South and longitudes will be East, there is no need to transmit indicators such as "S" and "E".
10. Whenever a pair of co-ordinates is given, the date and time the ship was, or expects to arrive, at that position (ETA) must follow immediately after the longitude.
11. Date/time groups (DTG) are to be transmitted in the standard form, that is, 6 digits followed by 4 letters, as follows:

1 2	3 4	5 6	Z
Day Number	Hour (24 hr clock)	Minutes	GMT Indicator

A B C
First 3 letters of the name of the month

From the 1st to the 9th of the month, the day number is preceded by a zero (0). Example: 061930Z Oct 1930 hours GMT on 6 October.

12. All AFZE, AFZT or AFZH messages must include a sailing plan of the boat's intended movements while travelling in the zone outside the authorised fishing area specified in the licence. The information required is each position at which the boat expects to change course (waypoint) and the ETA at that waypoint. A message may include as many waypoints as are necessary to allow ACSC to calculate the approximate position of the boat at any time during the travel. The boat may signal a change to a sailing plan (use same message indicator as original request) if weather or sea conditions should make this necessary at any time and may adopt the changed sailing plan immediately the Australian coast radio station acknowledges receipt of the signal. ACSC may approve a sailing plan subject to variations signalled to the boat. The boat is required to adopt a sailing plan varied by ACSC. While the boat is in its authorised fishing area, it is free to travel anywhere without lodging a sailing plan but must report position AFZP.
13. All AFZE and AFZT messages must conclude with a position in the authorised fishing area for the boat and an ETA at that position. When the boat is travelling through the

AFZ to an Australian port, the AFZH format should be used, regardless of the point at which the travel commenced.

14. Where the arrangements under which a foreign boat is licensed require that boat to report its catch and fishing effort by radio, the Australian authorities will provide a 2 letter species code and a unit for reporting the effort in each fishing method, to be used in AFZP messages. Each species in the code will have a quantity unit allocated to it. See the format for AFZP.

15. Masters should note that provided the boat proceeds in the AFZ outside its authorised fishing area at cruising speed within 5 nautical miles on either side of the straight line joining any pair of waypoints approved by ACSC, and provided its equipment for taking fish is stowed below deck and secured, the Australian authorities will not interfere with approved passage of the boat concerned in the AFZ outside its authorised fishing area.

The five basic message formats

16. Notification of intention to enter the authorised fishing area of the boat in the zone AFZE must be transmitted to reach ACSC not less than 36 hours before ETA at the point of entry to the AFZ.

17. Boats required to call at an Australian port for pre-fishing inspection and delivery of licence do not use the AFZE message. See paragraph 21 below.

18. Periodic position (and, if specified, catch and fishing effort) reports AFZP are to be sent in respect of the nominated hour on the first day the foreign boat enters the AFZ and thereafter on every (n)th day as specified in Schedule 4, Item (c) of the Australian licence for the boat. For example, a boat required to report on every second day will send its reports on days 1, 3, 5, 7, 9 etc. throughout the period the boat remains in the AFZ, until the boat sends and receives approval in respect of an AFZX message. Unless the boat is in port AFZP messages must be transmitted in time to reach ACSC within 12 hours of the specified report hour on a reporting day. The effort report comprises the indicator FF, followed by the number of effort units expended since the last report, transmitted at the end of an AFZP message.

19. Notification of intention to travel in an area of the AFZ outside the boat's authorised fishing area AFZT must be transmitted to reach ACSC not less than 24 hours before the travel starts. The boat must not move into an area of the AFZ that is not specified in its licence as an authorised fishing area until ACSC has signalled approval to travel, via an Australian coast radio station.

20. Boats not required to call at an Australian port for post-fishing inspection are required to report intention to travel to a point outside the zone AFZX not less than 24 hours before the expected time of clearing outward from the zone. Failure to meet this requirement may result in refusal of future licences.

21. Notification of intention AFZH to bring into an Australian port a foreign fishing boat, for which the licence is endorsed to authorise entry to that port, or to undergo pre-fishing or post-fishing inspection, should be made not less than 36 hours before ETA at the port.

Notification of intention AFZH for a foreign fishing boat, without an endorsed licence, to enter an Australian port to overcome a genuine emergency, for the purpose of securing the safety of human life or the vessel, may be made at any time and the boat may proceed immediately to safety in anticipation of approval from ACSC. If, after appropriate enquiries, the Australian authorities consider that some doubt exists as to the genuine nature of the claimed emergency, the master of the vessel may be charged under the Australian fisheries law.

Departure from Australian ports

22. A foreign fishing boat in an Australian port:

(*a*) for pre-fishing inspection (after entering the AFZ but before commencing to fish in the zone); or

(*b*) for post-fishing inspection (prior to final departure from the AFZ at the end of the fishing campaign or on expiry of the Australian licence); or

(*c*) under the authority of a licence endorsement; or

(*d*) in emergency circumstances;

is required to notify its intention to depart from the port and travel through the AFZ either to the high seas beyond the AFZ or to the authorised fishing area. Notifications must be transmitted to ACSC, by telegram or telex not less than 24 hours before the boat is scheduled to depart from the port, at the expense of the sender. The message must include:

- Appropriate message indicator (either AFZX or AFZT, depending on the destination)
- Radio call sign of the vessel
- Port of departure
- Sailing plan within the zone outside authorised fishing area (see message formats on page [43]).

Messages lodged in a port are to be addressed to:

- telegram — COSURCEN CANBERRA
- telex — ACSC AA62349

Australian law prohibits the transmission of radio messages from a boat in port. The assistance of the shipping agent for the boat in the port should be sought.

Report of starting/stopping fishing

23. When a licensed foreign boat in the AFZ starts fishing (on commencement of the fishing campaign or after having stopped fishing for any reason) or stops fishing to begin another activity, a report is to be made, within 12 hours,

(*a*) by inserting in an AFZP, AFZT, AFZX or AFZH message at the point marked Δ in the format, the appropriate one of either:

(i)

'Start fishing' Indicator	Time of Starting Fishing
AFZB	(6 digits) Z (3 letters)

or

(ii)

'Stopped fishing' Indicator	Time of Stopping Fishing
AFZS	(6 digits) Z (3 letters)

or

(*b*) by a separate message consisting of

- Address (ACSC)
- Message Indicator (AFZB/AFZS)
- Radio call sign
- Time of starting/stopping fishing

AUSTRALIAN FISHING ZONE

APPROVED MESSAGE FORMATS TO BE USED BY FOREIGN FISHING VESSELS REPORTING IN ACCORDANCE WITH REQUIREMENTS IN THE FISHERIES ACT REGULATIONS

Radio Transmission via Australian Coastal Radio Station:

(i) Report of entry to authorised fishing area from high seas – fishing campaign begins:

							Ø		
FORMAT:	Address	Message Indicator	Call Sign	Enter at Latitude	Enter at Longitude	Estimated entry time	Destination Latitude	Destination Longitude	ETA Destination
Example:	ACSC	AFZE	(letters/ digits)	(4 digits)	(5 digits)	(6 digits) Z (month)	(4 digits)	(5 digits)	(6 digits) Z (month)

•

(ii) Position and Catch Report:

				Δ								
FORMAT:	Address	Message Indicator	Call Sign	Position Latitude	Position Longitude	Date / Time of position	First Species (coded)	Catch	Second Species (coded)	Catch	Fishing Effort Indicator	Fishing Effort Quantity
Example:	ACSC	AFZP	(letters/ digits)	(4 digits)	(5 digits)	(6 digits) Z (month)	(2 letters)	(digits)	(2 letters)	(digits)	FF	(digits)

(iii) Travel in AFZ outside authorised fishing area – requesting approval – includes an example of a waypoint:

				Δ			Ø				
FORMAT:	Address	Message Indicator	Call Sign	Start Latitude	Start Longitude	Date / Time of start	Waypoint Latitude	Waypoint Longitude	ETA Waypoint		
Example:	ACSC	AFZT	(letters/ digits)	(4 digits)	(5 digits)	(6 digits) Z (month)	(4 digits)	(5 digits)	(6 digits) Z (month)		
									Destination Latitude	Destination Longitude	ETA Destination
									(4 digits)	(5 digits)	(6 digits) Z (month)

(iv) Report of exit from AFZ to high seas – end of fishing campaign:

				Δ			Ø		
FORMAT:	Address	Message Indicator	Call Sign	Start Latitude	Start Longitude	Start Time	Exit Point Latitude	Exit Point Longitude	ETA Exit Point
Example:	ACSC	AFZX	(letters/ digits)	(4 digits)	(5 digits)	(6 digits) Z (month)	(4 digits)	(5 digits)	(6 digits) Z (month)

(v) Entry to an Australian Port – reporting intention:

				Δ			Ø	
FORMAT:	Address	Message Indicator	Call Sign	Start Latitude	Start Longitude	Start Time	Port of Destination	ETA at the Port
Example:	ACSC	AFZH	(letters/ digits)	(4 digits)	(5 digits)	(6 digits) Z (month)	(letters)	(6 digits) Z (month)

• Report of position only, terminates at this point. Δ Insert AFZB or AFZS report (see para. 23) at this point in the format.

Ø Any waypoints necessary to describe the proposed sailing plan of the boat should be inserted at this point in the message in the specified format.

F121–12/79

ANNEX B

TRAFFIC LISTS

Traffic Lists are broadcast on the frequencies indicated x below between the times shown by Sydney radio at 50 minutes past each even hour and by Perth radio at 20 minutes past each even hour.

Coast Station Working Schedules

Station	*Callsign*	*Freq. kHz*	*Hours Gmt*	*Remarks*
Perth Radio	VIP	500	Continuous	Watch, calls and replies
		484	Continuous	Primary working frequency
		512	Continuous	Secondary working frequency
	* VIP1	4229	Hx	As required
	* VIP2	6407.5	Hx	As required
	VIP3	8597x	Continuous	Guards 8MHz (CH 5-6 and 16)
	VIP4	12994x	Continuous	Guards 12MHz (CH 5-6 and 16)
	VIP5	16947.6x	0000-0600	Guards 16MHz (CH 5-6 and 16)
	VIP6	22315.5x	0600-1000	Guards 22MHz (CH 3-4 and 10)
* Presently not in use.				
Sydney Radio	VIS	500	Continuous	Watch, calls and replies
		476x	Continuous	Primary working frequency
		512	Continuous	Secondary working frequency
		440	Continuous	Tertiary working frequency
	* VIS53	4245x	1300-2100	Guards 4MHz (CH 5-6 and 17)
	* VIS3	6464x	0800-2200	Guards 6MHz (CH 5-6 and 17)
	VIS35	8452	Hx	As required
	VIS26	8521x	Continuous	Guards 8MHz (CH 5-6 and 17)
	VIS5	12952.5x	Continuous	Guards 12MHz (CH 5-6 and 17)
	VIS49	12979.5	Hx	As required
	VIS6	17161.3x	2100-1300	Guards 16MHz (CH 5-6 and 17)
	VIS64	17194.4	Hx	As required
	VIS42	22474x	2200-0800	Guards 22MHz (CH 3-4 and 9)

Traffic lists are also broadcast as an adjunct to navigation warnings and routine weather forecasts by the stations shown on the indicated frequencies and times.

Station	*Callsign*	*Frequency*	*Hours Gmt from 1/10/76*
Adelaide Radio	VIA	472 4272.5 + 6463.5	0018, 1018
Brisbane Radio	VIB	435 4230.5 + 6351.5	2318, 0948
Broome Radio	VIO	440 4323.6 + 6407.5	0118, 1230

Carnarvon Radio	VIC	476 4323+ 6407.5	0220, 1130	
Darwin Radio	VID	445 4272.5+ 6463.5	0048, 1048	
Esperance Radio	VIE	435 4323.6+ 6407.5	0048, 1118	
Melbourne Radio	VIM	430 6333.5	2318	
		430 4228.5+	0948	
Perth Radio	VIP	484 12994 8597	0100, 1200	
Rockhampton Radio	VIR	4255.6+ 6333.5	0048	
Sydney Radio	VIS	440 8452	2248, 0918	
Longrange (Ocean and Highseas) Broadcasts	VIS	4286 6428.5 8478 12907.5 16918.6 22485	0100, 0500, 0900 1300, 1700, 2100	Nav. Wngs only
	VIX	4286 6428.5 8478 12907.5 16918.6 22485	0130, 0530, 0930 1330, 1730, 2130	Ocean, Highseas Weather Forecasts
Thursday Is. Radio	VII	488.5 4228.5+ 6333.5	0018, 0918 (N/W-Gale/Storm Wngs Only)	
Townsville Radio	VIT	420.5 4229.5+ 6463.5	0930, 2348	

II

EMBASSY OF JAPAN
CANBERRA

No. 84-058

Note Verbale

The Embassy of Japan presents its compliments to the Department of Foreign Affairs, and has the honour to acknowledge the receipt of the latter's Note No. CH205378 dated 30 October 1984.

The Embassy avails itself of this opportunity to renew to the Department the assurances of its highest consideration.

Canberra, A.C.T., 30 October 1984

RECORD OF DISCUSSION

Delegations of the Government of Japan and the Government of Australia wish to record the following with respect to market access for Australian caught tuna:

1. The Australian delegation advised that the Australian industry has a keen interest in developing sales of sashimi quality tuna to the Japanese market. The Australian delegation sought confirmation that no restraints will be placed in the way of Australians obtaining access to the Japanese sashimi tuna market.

2. The Japanese delegation provided the Australian delegation with the information on existing tariff and other requirements which are applied to the import of Australian caught tuna into Japan. The information mentioned above is described in the paper attached hereto. The Japanese delegation stated that any question related to market access for tuna will be dealt with in accordance with the statement of the Japanese delegation in the Record of Discussion of 17 October 1979[1] appended to the 1979 Head Agreement, which includes, *inter alia*, the statement that "the Japanese Government would be prepared to notify the Australian Government, as far as possible in advance, of alterations in access conditions of fish and fish products of Australian interest", and that "where Australian fish and fish products are commercially competitive with the fish and fish products of other nations, market access is and will be available for such Australian fish and fish products under the Japanese import system".

3. A vessel other than a foreign fishing vessel carrying tuna, not bearing the certifying documents mentioned above, transshipped from a foreign fishing vessel at sea is subject to prior approval for unloading such tuna in Japanese ports.

NOTE. The term "foreign fishing vessel" means a vessel other than Japanese vessel which:

(*a*) Is equipped with fishing equipment, or

(*b*) Is used for fishing or carries the catch from fishing grounds.

Canberra, 30 October 1984

OUTLINE OF REQUIREMENTS FOR IMPORT OF TUNA INTO JAPAN

A. *Tariff and prior confirmation*

(Applicable to all kinds of import of tuna.)

1. The tariff applied to the import of all kinds of tuna (fresh, chilled or frozen) into Japan is 5 percent.

2. The import of any kind of tuna except albacore into Japan by way of vessels is subject to prior confirmation by the Japanese Government.

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1217, p. 3.

B. *Unloading of tuna*

(In certain cases mentioned below there are additional requirements related to unloading. However, those requirements are not applicable to ordinary port-to-port shipment for trade of tuna.)

1. A foreign fishing vessel carrying tuna loaded at a port of a foreign country is admitted to unload such tuna in Japanese ports, provided that such tuna bears certifying documents specifying the kind, amount, port of embarkation and date of embarkation of the tuna and the name of the vessel, issued by the authorities of the said foreign country.

2. A foreign fishing vessel carrying tuna not bearing the certifying documents mentioned above is subject to prior approval for unloading such tuna in Japanese ports.

RECORD OF DISCUSSION

The Representatives of the Government of Japan and the Government of Australia, with respect to the Subsidiary Agreement between the Government of Japan and the Government of Australia concerning Japanese Tuna Long-line Fishing signed today, wish to record the following:

The limitation of catch in respect of Japanese tuna long-line fishing shall be determined through the number of its vessels, and through the periods and the areas in which that fishing shall be conducted.

Canberra, 30 October, 1984

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] SUBSIDIAIRE ENTRE LE GOUVERNEMENT AUSTRALIEN ET LE GOUVERNEMENT JAPONAIS RELATIF À LA PÊCHE AU THON À LA PALANGRE PAR LES NAVIRES JAPONAIS

Le Gouvernement australien et le Gouvernement japonais,

Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article II de l'Accord dans le domaine des pêcheries entre le Gouvernement australien et le Gouvernement japonais signé à Canberra le 17 octobre 1979[2] (ci-après dénommé « l'Accord principal »), et

Désireux d'établir les procédures détaillées applicables à la pêche au thon à la palangre par les navires de pêche japonais (ci-après dénommés « les navires ») dans la zone de pêche australienne (ci-après dénommée « la zone ») ainsi qu'à l'octroi de permis par le Gouvernement australien,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Le Gouvernement australien accordera, conformément aux dispositions de l'Accord principal, des permis aux navires dont le nombre ne dépassera pas 290, moyennant le paiement au Gouvernement australien d'une redevance de 990 720 dollars australiens pour tous les navires autorisés pour la période de validité du présent Accord subsidiaire.

Article II. En octroyant des permis pour les navires visés à l'article premier du présent Accord subsidiaire, le Gouvernement australien autorise lesdits navires à pêcher, dans le secteur de la zone située au nord du parallèle 34° sud (à l'exclusion du secteur situé dans la Grande Baie australienne) et dans les limites du secteur de la zone située au sud du parallèle 34° sud, adjacent à l'île Lord Howe, toutes les espèces de thon et d'aiguilles de mer ainsi que toutes les autres espèces de poisson à nageoires, y compris les requins océaniques qui seraient incidemment capturés, et ce :

a) A la palangre flottante, excepté dans les secteurs et pendant les périodes spécifiés dans l'appendice au présent Accord subsidiaire, qui en fait partie intégrante; et

b) Au moyen de lignes à main, dans le secteur de la mer de Corail limité au nord par le parallèle de 12° de latitude sud, au sud par le parallèle de 22° 21′ 30″ de latitude sud et à l'ouest par la ligne définie au paragraphe B de l'appendice au présent Accord subsidiaire.

Article III. Le Gouvernement australien et le Gouvernement japonais reconnaissent qu'il peut être impossible pour un navire de prévenir la dérive d'éléments de palangre dans les secteurs de la zone où, en vertu des dispositions de l'article II du présent Accord subsidiaire, ledit navire n'est pas autorisé à pêcher à cette période. On ne considérera pas comme une infraction au présent

[1] Entré en vigueur le 1er novembre 1984, conformément à l'article IX.
[2] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1217, p. 3.

Accord subsidiaire l'occurrence, vérifiée par le Gouvernement australien, de dérive d'un élément de palangre dans ce secteur.

Article IV. 1. Sous réserve des lois et règlements australiens pertinents, le Gouvernement australien s'engage à permettre aux navires munis d'un permis en vertu du présent Accord subsidiaire d'entrer dans les ports de Brisbane, Sydney, Hobart, Fremantle, Albany et Port Hedland.

2. Le Gouvernement australien notifie dûment au Gouvernement japonais les procédures relatives à l'entrée des navires dans lesdits ports.

Article V. 1. Le Gouvernement australien délivre, conformément aux lois et règlements australiens pertinents un permis au capitaine de tout navire muni d'un permis en vertu du présent Accord subsidiaire.

2. Si une demande de permis présentée au nom du capitaine d'un navire muni d'un permis en vertu du présent Accord subsidiaire a été acceptée par les autorités australiennes compétentes, le Gouvernement australien n'exigera pas du dit capitaine qu'il ait en sa possession ou présente un permis tant que les procédures appropriées n'ont pas abouti à la délivrance du permis.

Article VI. 1. Le Gouvernement australien détermine, après consultations entre les deux Gouvernements, les méthodes, les conditions et les modalités concernant :

a) La demande et l'octroi de permis pour les capitaines et les navires;

b) L'établissement et la présentation de rapports sur les captures et l'activité de pêche des navires; et

c) La communication entre les navires et les autorités australiennes compétentes.

2. Le Gouvernement australien notifie dans un délai raisonnable au Gouvernement japonais les décisions qu'il aura prises dans le contexte du paragraphe 1 du présent article.

Article VII. Le Gouvernement japonais, agissant conformément aux lois et règlements japonais applicables, communique au Gouvernement australien les informations économiques et commerciales dont il disposera au sujet des opérations des navires dans la zone.

Article VIII. 1. Conformément aux dispositions de l'article IX de l'Accord principal, le Gouvernement australien et le Gouvernement japonais tiendront des consultations à Canberra, au plus tard trois mois avant l'expiration du présent Accord subsidiaire, pour :

a) Passer en revue les activités des navires et examiner tout problème relevé par l'une ou l'autre partie; et

b) Examiner les termes et les conditions dans lesquels un accord subsidiaire pourrait être conclu pour une nouvelle période d'un an.

2. A la demande de l'une ou de l'autre partie, des consultations pourront avoir lieu à tout moment pendant la période de validité du présent Accord subsidiaire sur toute question relative à l'application dudit Accord subsidiaire.

Article IX. Le présent Accord subsidiaire entrera en vigueur le 1er novembre 1984 ou à la date de la signature, si celle-ci est postérieure, et demeurera en vigueur pendant une période d'un an.

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

FAIT à Canberra, le 30 octobre 1984, en double exemplaire établi en langue anglaise.

Pour le Gouvernement australien :

JOHN KERIN

Pour le Gouvernement japonais :

YOSHIZO KONISHI

APPENDICE

A. En tous temps, les secteurs de la zone, autres que ceux spécifiés aux paragraphes B et C du présent appendice, compris dans les 12 milles marins au large des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale.

B. En tous temps, le secteur en deçà de la ligne :

1) Commençant à l'intersection de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la mer territoriale sur la côte ouest de l'Australie occidentale et du parallèle de 34° de latitude sud;

2) Et se poursuivant vers l'ouest, le long de ce parallèle jusqu'à son intersection avant la ligne dont tous les points sont à 12 milles marins au large de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale;

3) Puis vers le nord et le nord-est, le long de cette ligne jusqu'à son intersection avec le méridien de 127° de longitude est;

4) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 13° 21′ de latitude sud et 129° 40′ de longitude est;

5) Puis vers le nord, le long du méridien de 129° 40′ de longitude est jusqu'à son intersection avec le parallèle de 10° 30′ de latitude sud;

6) Puis vers l'est, le long de ce parallèle jusqu'à son intersection avec le méridien de 133° 16′ de longitude est;

7) Puis vers le sud, le long de ce méridien jusqu'à son intersection avec le parallèle de 11° de latitude sud;

8) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 11° 25′ de latitude sud et 134° 15′ de longitude est;

9) Puis vers l'est, le long du parallèle de 11° 25′ de latitude sud jusqu'à son intersection avec le méridien de 135° 35′ de longitude est;

10) Puis vers le nord-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 11° 05′ de latitude sud et 136° 10′ de longitude est;

11) Puis vers le nord-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 10° 30′ de latitude sud et 136° 40′ de longitude est;

12) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 11° de latitude sud et 137° 05′ de longitude est;

13) Puis vers le sud, le long du méridien de 137° 05° de longitude est jusqu'à son intersection avec le parallèle de 11° 47′ de latitude sud;

14) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 11° 10′ de latitude sud et 141° de longitude est;

15) Puis vers le nord, le long du méridien de 141° de longitude est jusqu'à son intersection avec le parallèle de 10° 22′ 44″ de latitude sud;

16) Puis vers le nord-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 46′ de latitude sud et 142° de longitude est;

17) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 45′ 24″ de latitude sud et 142° 03′ 30″ de longitude est;

18) Puis vers le nord, le long du méridien de 142° 03′ 30″ de longitude est jusqu'à son intersection avec le parallèle de 9° 15′ 43″ de latitude sud;

19) Puis vers le nord-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 12′ 50″ de latitude sud et 142° 06′ 25″ de longitude est;

20) Puis vers le nord-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 11′ 51″ de latitude sud et 142° 08′ 33″ de longitude est;

21) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 11′ 58″ de latitude sud et 142° 10′ 18″ de longitude est;

22) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 11′ 22″ de latitude sud et 142 ° 12′ 54″ de longitude est;

23) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 11′ 34″ de latitude sud et 142° 14′ 08″ de longitude est;

24) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 13′ 53″ de latitude sud et 142° 16′ 26″ de longitude est;

25) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 16′ 04″ de latitude sud et 142° 20′ 41″ de longitude est;

26) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 22′ 04″ de latitude sud et 142° 29′ 41″ de longitude est;

27) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 21′ 48″ de latitude sud et 142° 31′ 29″ de longitude est;

28) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 22′ 33″ de latitude sud et 142° 33′ 28″ de longitude est;

29) Puis vers le nord-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 21′ 25″ de latitude sud et 142° 35′ 29″ de longitude est;

30) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 20′ 21″ de latitude sud et 142° 41′ 43″ de longitude est;

31) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 20′ 16″ de latitude sud et 142° 43′ 53″ de longitude est;

32) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 19′ 26″ de latitude sud et 142° 48′ 18″ de longitude est, sur la ligne dont les points sont à 3 milles marins au large de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la mer territoriale;

33) Puis vers l'est, le sud-est et le sud, le long de cette ligne jusqu'au point situé à 9° 23′ 40″ de latitude sud et 142° 51′ de longitude est;

34) Puis vers le sud, le long du méridien de 142° 51′ de longitude est et jusqu'à son intersection avec le parallèle de 9° 40′ 30″ de latitude sud;

35) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 40′ de latitude sud et 143° de longitude est;

36) Puis vers le nord-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 33′ de latitude sud et 143° 5′ de longitude est;

37) Puis vers l'est, le long du parallèle de 9° 33′ de latitude sud jusqu'à son intersection avec le méridien de 143° 20′ de longitude est;

38) Puis vers le nord-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 24′ de latitude sud et 143° 30′ de longitude est;

39) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 22′ de latitude sud et 143° 48′ de longitude est;

40) Puis vers l'est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 30′ de latitude sud et 144° 15′ de longitude est;

41) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 9° 39′ 26″ de latitude sud et 144° 28′ de longitude est;

42) Puis vers le sud, le long du méridien de 144° 28′ de longitude est jusqu'à son intersection avec le parallèle de 9° 54′ de latitude sud;

43) Puis vers le sud-ouest, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 10° 15′ de latitude sud et 144° 12′ de longitude est;

44) Puis vers le sud-ouest, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 10° 28′ de latitude sud et 144° 10′ de longitude est;

45) Puis vers l'ouest, le long du parallèle de 10° 28′ de latitude sud jusqu'à son intersection avec le méridien de 144° de longitude est;

46) Puis vers le sud, le long de ce méridien jusqu'à son intersection avec le parallèle de 10° 41′ de latitude sud;

47) Puis vers l'est, le long de ce parallèle jusqu'à son intersection avec le méridien de 145° de longitude est;

48) Puis vers le sud, le long de ce méridien jusqu'à son intersection avec le parallèle de 13° de latitude sud;

49) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 15° de latitude sud et 146° de longitude est;

50) Puis vers le sud, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 17° 30′ de latitude sud et 147° de longitude est;

51) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 21° de latitude sud et 152° 55′ de longitude est;

52) Puis vers le sud, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 24° 30′ de latitude sud et 154° de longitude est;

53) Puis vers l'ouest, le long du parallèle de 24° 30′ de latitude sud jusqu'à son intersection avec l'isobathe à 200 mètres (Aus. 4602);

54) Puis vers le sud, le long de cette isobathe jusqu'à son intersection avec le parallèle de 28° 40′ de latitude sud;

55) Puis vers l'est, le long de ce parallèle jusqu'à son intersection avec le méridien de 154° de longitude est;

56) Puis vers le sud, le long de ce méridien jusqu'à son intersection avec le parallèle de 29° 10′ de latitude sud;

57) Puis vers le sud, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 30° de latitude sud et 153°45′ de longitude est;

58) Puis vers le sud-ouest, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 30° 20° de latitude sud et 153° 35′ de longitude est;

59) Puis vers le sud, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 30° 55′ de latitude sud et 153° 22′ de longitude est;

60) Puis vers le sud, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 31° 50′ de latitude sud et 153° 20′ de longitude est;

61) Puis vers le sud, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 32° 45′ de latitude sud et 153° 03′ de longitude est;

62) Puis vers le sud-ouest, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point d'intersection du parallèle de 33° 50′ de latitude sud avec l'isobathe à 200 mètres (Aus. 4602);

63) Puis vers le sud, le long de cette isobathe jusqu'à son intersection avec le parallèle 34° de latitude sud;

64) Puis vers l'ouest, le long de ce parallèle jusqu'à son intersection avec la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale sur la côte de la Nouvelle-Galles du Sud.

C. En tout temps, le secteur délimité par une ligne :

1) Commençant au point situé à 12° de latitude sud et 145° de longitude est;

2) Et se poursuivant vers le sud, le long du méridien de 145° de longitude est jusqu'à son intersection avec le parallèle de 13° de latitude sud;

3) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 15° de latitude sud et 146° de longitude est;

4) Puis vers le sud, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 17° 30′ de latitude sud et 147° de longitude est;

5) Puis vers le sud-est, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 18° 43′ 16″ de latitude sud et 149° de longitude est;

6) Puis vers le nord, le long du méridien de 149° de longitude est jusqu'à son intersection avec le parallèle de 17° de latitude sud;

7) Puis vers le nord-ouest, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 14° de latitude sud et 147° de longitude est; et

8) Puis vers le nord-ouest, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point de départ.

D. Du 31 décembre au 31 mars à 14 heures GMT (heure équivalent à minuit, temps normalisé de l'Australie orientale), le secteur délimité par une ligne :

1) Commençant au point situé à 30° de latitude sud et 153° 45′ de longitude est;

2) Et se poursuivant vers le sud-ouest, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 30° 20′ de latitude sud et 153° 35′ de longitude est;

3) Puis vers le sud, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 30° 55′ de latitude sud et 153° 22′ de longitude est;

4) Puis vers le sud, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 31° 50′ de latitude sud et 153° 20′ de longitude est;

5) Puis vers le sud, le long de la ligne de rhumb jusqu'au point situé à 32° 45′ de latitude sud et 153° 03′ de longitude est;

6) Puis vers le sud-ouest, le long de la ligne de rhumb jusqu'à son intersection avec le parallèle de 33° 50′ de latitude sud avec l'isobathe à 200 mètres (Aus. 4602);

7) Puis vers le sud, le long de cette isobathe jusqu'à son intersection avec le parallèle de 34° de latitude sud;

8) Puis vers l'est, le long de ce parallèle jusqu'à son intersection avec la ligne dont tous les points sont à 50 milles marins de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale;

9) Puis vers le nord, le long de cette ligne, jusqu'à son intersection avec le parallèle de 30° de latitude sud; et

10) Puis vers l'ouest, le long de ce parallèle jusqu'au point de départ.

ÉCHANGE DE NOTES

I

AUSTRALIE

CH 205378

Distribuée 30/10/84

Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à l'ambassade du Japon et a l'honneur de se référer aux consultations qui ont eu lieu entre les représentants du Gouvernement australien et du Gouvernement japonais conformément aux dispositions de l'Accord subsidiaire entre le Gouvernement australien et le Gouvernement japonais relatif à la pêche au thon à la palangre par les navires japonais, signé à Canberra le 30 octobre 1984.

Conformément aux dispositions dudit Accord subsidiaire, le Ministère notifie à l'ambassade les décisions ci-après du Gouvernement australien.

A. DEMANDE ET OCTROI DE PERMIS

I. Les dispositions suivantes s'appliquent à la demande et à l'octroi de permis autorisant les navires de pêche japonais et les capitaines desdits navires à se livrer à la pêche dans le secteur de la zone où la pêche est autorisée en vertu de l'article II dudit Accord subsidiaire :

a) Les autorités japonaises compétentes communiqueront au Département australien de l'industrie primaire, à Canberra, les noms des organisations représentant les navires (ci-après dénommées « les organisations »).

b) Le Département de l'industrie primaire, à Canberra, fournira aux organisations, pour distribution aux exploitants des navires, des formules de demande de permis.

c) Les organisations remettront au Département australien de l'industrie primaire, à Canberra, un formulaire rempli de demande de permis pour chaque navire et son capitaine.

d) Au moment de la demande des permis, les organisations présenteront au Département australien de l'industrie primaire, à Canberra, un plan de pêche pour chaque navire, en précisant, le cas échéant, les mois civils pendant lesquels le navire compte opérer dans le secteur où la pêche au thon à la palangre est autorisée.

e) Le Gouvernement australien communiquera dans un délai raisonnable aux organisations les noms des navires pour lesquels des permis ont été octroyés, ainsi que le numéro de chacun de ces permis.

f) Le Département australien de l'industrie primaire remettra lesdits permis aux organisations, directement ou par l'intermédiaire d'un agent désigné par elles.

g) Les organisations veilleront à ce que ces permis soient remis aux navires visés.

h) Au cours des deux premiers mois suivant l'entrée en vigueur de l'Accord subsidiaire, un navire peut, sans être porteur de permis, entrer et pêcher dans la zone, s'il n'a pas été possible de lui remettre le permis avant le début de ses

opérations de pêche dans la zone. Les organisations communiqueront au Département australien de l'industrie primaire le nom et l'indicatif d'appel desdits navires avant leur entrée dans la zone.

i) Une redevance de 990 720 dollars australiens payable conformément aux dispositions de l'article I de l'Accord subsidiaire doit être versée avant l'octroi des permis, et ce, comme suit :

(i) Un montant de 495 360 dollars australiens payable en un seul versement au Département de l'industrie primaire, à Canberra, en monnaie australienne librement disponible et libre de taxes de change et de service; et

(ii) Une lettre de crédit irrévocable établie par télex par une banque japonaise réputée par l'intermédiaire de la Commonwealth Trading Bank à Canberra, à l'ordre du Département de l'industrie primaire, à Canberra, pour un montant de 495 360 dollars australiens — en monnaie australienne librement disponible et libre de taxes de change, de négociation, de crédit de service ou autres, en indiquant que des retraits à vue peuvent se faire dans les 180 jours après la date de la lettre de crédit et pendant les 30 jours qui suivent.

B. COMMUNICATION ENTRE LES NAVIRES JAPONAIS DE PÊCHE AU THON À LA PALANGRE ET LES AUTORITÉS AUSTRALIENNES

2. Le Gouvernement australien fournira au Gouvernement japonais et au capitaine de chaque navire un exemplaire, en langue japonaise, des procédures de rapport au centre fédéral de sécurité en mer et de surveillance maritime (ci-après dénommé COASTWATCH) et demandera au capitaine desdits navires d'observer les procédures de rapport et les formats des messages qui y sont indiqués.

3. Les procédures pertinentes sont précisées dans un document intitulé « Notes à l'intention des capitaines et des opérateurs radio des navires de pêche étrangers munis d'un permis », dont un exemplaire, en anglais, est joint à la présente note (annexe A).

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 15 des « Notes à l'intention des capitaines et des opérateurs radio des navires de pêche étrangers munis d'un permis » stipulant que les navires sont tenus d'installer l'équipement de pêche sous le pont dans les conditions décrites dans ce paragraphe, les autres dispositions dudit paragraphe s'appliqueront aussi aux navires dont le passage s'effectue conformément aux dispositions dudit paragraphe, à condition que l'équipement de pêche desdits navires soit solidement arrimé sur le pont.

5. Toute escale prévue doit être notifiée, au moins sept jours à l'avance, au Département australien de l'industrie primaire. Cette condition s'ajoute aux obligations de notification énoncées dans les « Notes à l'intention des capitaines et des opérateurs radio des navires de pêche étrangers munis d'un permis » ci-jointes.

6. Si les autorités australiennes souhaitent se mettre en contact avec un navire, le message approprié sera transmis par la radio côtière australienne. Les navires seront tenus d'être à l'écoute, au moins une fois par jour, des émissions de la radio côtière qui sont indiquées à l'annexe B.

C. PROCÉDURE DE COMMUNICATION POUR LES NAVIRES OPÉRANT DANS LA ZONE RÉSERVÉE EXCLUSIVEMENT À LA PÊCHE À LA LIGNE À MAIN

7. Immédiatement avant de pénétrer dans le secteur visé au sous-paragraphe *b* de l'article II de l'Accord subsidiaire pour s'y livrer à la pêche, chaque navire présentera un rapport sur les prises et activités de pêche (conformément aux dispositions du paragraphe 11) pour la période de pêche écoulée depuis la présentation de son précédent rapport de six jours sur les prises et les activités de pêche.

8. Par la suite, des rapports sur les prises et activités de pêche seront communiqués à COASTWATCH pour chaque période de six jours passée dans le secteur.

9. Immédiatement avant de quitter le secteur visé au sous-paragraphe *b* de l'article II chaque navire qui s'est livré à la pêche dans ledit secteur présentera un rapport sur les prises et les activités de pêche (conformément aux dispositions du paragraphe 11) pour la période de pêche écoulée depuis la présentation à COASTWATCH du précédent rapport de six jours sur les prises et les activités de pêche.

10. Par la suite, des rapports sur les prises et activités de pêche seront communiqués à COASTWATCH tous les six jours (conformément aux dispositions du paragraphe 11), à compter de la reprise des opérations de pêche en dehors du secteur réservé à la pêche à la ligne à main.

D. ETABLISSEMENT ET PRÉSENTATION DES RAPPORTS SUR LES CAPTURES ET L'ACTIVITÉ DE PÊCHE

11. Chaque navire fournira des rapports sur les captures et l'activité de pêche conformément aux procédures décrites dans les « Notes à l'intention des capitaines et des opérateurs radio des navires de pêche étrangers munis d'un permis », en indiquant :

a) Pour chaque période de six jours, le nombre et le poids estimatif total (après évidement) du thon à nageoire bleue, du thon blanc germon, du thon obèse à gros œil, du thon à nageoire jaune, du martin noir et d'autres espèces capturés dans la zone; et

b) Pour chaque période de six jours, l'activité de pêche dans la zone et le nombre total d'hameçons posés par le navire.

12. Pour aider les autorités australiennes dans les opérations d'inspection des navires et dans l'interprétation des rapports radio communiqués tous les six jours sur les captures, les navires tiendront, à partir de la date d'octroi du permis, des statistiques relatives aux prises chaque fois qu'ils se livrent à la pêche dans la zone. Le Département australien de l'industrie primaire fournira des journaux de bord australiens aux organisations et/ou aux agents désignés par elles avant l'octroi de permis. Les feuilles originales seront recueillies périodiquement par les inspecteurs australiens ou envoyées par les navires par la poste du premier port où ils feront escale après leurs opérations dans la zone. Les navires garderont des copies à bord. Les autorités australiennes transmettront des copies des feuilles originales à l'organisation compétente (Fédération des associations coopératives japonaises de la pêche au thon) dans les 30 jours qui suivent leur réception.

13. Les autorités japonaises compétentes veilleront à fournir au Département australien de l'industrie primaire, 90 jours au plus après le retour du navire dans le port d'attache, des renseignements détaillés sur les principales « espèces cibles » de chaque navire et les dimensions des palangres utilisées, y compris tout changement intervenu pendant la campagne de pêche en ce qui concerne les navires.

14. Les autorités japonaises compétentes fourniront périodiquement au Département australien de l'industrie primaire un tableau à jour indiquant le poids moyen des poissons par espèce et par secteur de pêche afin de permettre la conversion du nombre de prises en poids.

Le Département des affaires étrangères saisit cette occasion, etc.

ANNEXE A

ZONE DE PÊCHE AUSTRALIENNE

Formats de messages agréés à employer par les navires de pêche étrangers pour notifier les renseignements exigés conformément aux dispositions de la Loi et des règlements sur les pêcheries

NOTES À L'INTENTION DES CAPITAINES ET DES OPÉRATEURS RADIO DES NAVIRES DE PÊCHE ÉTRANGERS MUNIS D'UN PERMIS

Informations à notifier obligatoirement aux autorités australiennes

1. Les navires de pêche étrangers détenteurs d'un permis de pêche dans la zone de pêche australienne de 200 milles sont tenus de :

* (*a*) Notifier 36 heures à l'avance leur intention de pénétrer dans la zone de pêche australienne.

- Signaler la position envisagée et l'heure prévue de leur entrée dans ladite zone, ainsi que leur destination à l'intérieur de la zone de pêche autorisée.
- Indicatif de message — AFZE. Voir paragraphes 16 et 17 des présentes notes.

* (*b*) Rapporter, à l'heure et aux jours spécifiés dans le permis, la position du navire dans la zone de pêche australienne.

- Ce message doit comporter les rapports de prise exigés le cas échéant. Voir paragraphe 18 des présentes notes.
- Indicatif de message — AFZP.

* (*c*) Notifier 24 heures à l'avance le plan de navigation dans la zone de pêche australienne et hors de la zone de pêche autorisée (facultatif tant que le navire se trouve dans la zone de pêche autorisée).

- Indiquer les caps successifs et les moments prévus de changement de cap, ainsi que la destination à l'intérieur de la zone de pêche autorisée.
- Indicatif de message — AFZT. Voir paragraphe 19 des présentes notes.

* (*d*) Notifier 24 heures à l'avance l'intention de quitter la zone de pêche australienne.

- Signaler le point et l'heure prévue de sortie de ladite zone.
- Indicatif de message — AFZX. Voir paragraphe 20 des présentes notes.

* (*e*) Signaler 36 heures à l'avance l'intention de toucher à un port australien en vertu d'une mention spécifique du permis ou pour y subir une inspection préalable ou consécutive à une campagne de pêche.

- Indiquer les caps successifs et les moments prévus de changement de cap, sur le trajet à destination du port.
- Nom du port et heure d'arrivée prévue.
- Indicatif de message — AFZH. Voir paragraphe 21 des présentes notes.

† (*f*) Signaler 24 heures à l'avance l'intention de quitter un port australien.

- Indiquer l'heure de départ fixée, la destination et le plan de navigation dans la zone située en dehors de la zone de pêche autorisée.
- Voir paragraphe 22 des présentes notes.

* (*g*) Signaler dans les 12 heures, l'heure à laquelle le navire commence et termine la pêche dans la zone de pêche autorisée.

• Voir paragraphe 23 des présentes notes.

* Les stations radio côtières australiennes assureront la réception de ces messages sans la facturer aux navires, à condition qu'ils soient émis selon le format indiqué à la page [65].

† Si le navire est dans un port au moment de l'envoi de ce message, cf. paragraphe 22. Si le navire est en mer à cet instant, le message peut être envoyé par radio de la même façon que les autres messages.

A qui notifier les renseignements demandés

2. Adresser tous les messages à l'Australian Coastal Surveillance Center (ACSC, centre australien de surveillance des côtes), dont la permanence fonctionne tous les jours 24 heures sur 24.

Règles générales

3. Adresse à laquelle tous les messages doivent être envoyés : ACSC.
4. L'indicatif de message (voir paragraphe 1 des présentes notes et annexe) suit l'adresse.
5. L'indicatif radio international du navire suit l'indicatif de message.
6. L'indication des coordonnées d'une position géographique doit toujours comporter en premier lieu la latitude, et en second lieu la longitude.
7. La latitude est indiquée par quatre chiffres :

1 2	3 4
Degrés Sud	Minutes

Exemple : 2436 24° 36'S

8. La longitude est indiquée par cinq chiffres :

1 2 3	4 5
Degrés Est	Minutes

Exemple : 09823 98° 23'E

9. Il est généralement inutile de transmettre les indicatifs tels que « S » et E », puisque les latitudes et longitudes mentionnées dans les messages sont respectivement des latitudes Sud et des longitudes Est.
10. En cas d'indication d'un couple de coordonnées, la longitude doit être immédiatement suivie de la date et de l'heure de passage ou d'arrivée prévue en ce point.
11. Les groupes de données de date et d'heure doivent être transmis sous la forme normalisée, c'est-à-dire, six chiffres suivis de 4 lettres, tel qu'indiqué ci-dessous :

1 2	3 4	5 6	Z	A B C
Numéro du jour	Heure (24h)	Minutes	Indicatif GMT	Trois premières lettres du mois

Du 1er au 9 du mois le numéro du jour est précédé d'un zéro (0). Exemple : 061930Z Oct pour 19 heures 30 GMT le 6 octobre.

12. Tous les messages AFZE, AFZT ou AFZH doivent obligatoirement faire état d'un plan de navigation indiquant les mouvements prévus du navire pendant sa traversée de la zone située à l'extérieur de la zone de pêche autorisée spécifiée dans le permis. Il faut indiquer dans ce message chacun des points prévus de changement de cap (points

en route) du navire, ainsi que l'heure d'arrivée prévue en ces points. Un message peut comporter autant de points en route qu'il le faut pour permettre à l'ACSC de calculer la position approximative du navire à tout instant de son trajet. Le navire peut signaler une rectification de son plan de navigation (au moyen du même indicatif de message que pour la demande initiale) si les conditions météorologiques ou l'état de la mer l'imposent à un moment quelconque et peut adopter le plan de navigation rectifié, immédiatement après que la station côtière australienne ait accusé réception du signal. L'ACSC peut approuver un plan de navigation sous réserve de modification communiquée au navire. Le navire est tenu d'accepter un plan de navigation rectifié par l'ACSC. Tant que le navire se trouve dans les limites de la zone de pêche autorisée, il est libre de se rendre en n'importe quel point sans notifier un plan de navigation, mais il est tenu de notifier sa position par des messages AFZP.

13. Tous les messages AFZE et AFZT doivent impérativement se terminer par l'indication de la position du navire à l'intérieur de la zone de pêche autorisée, et par l'heure d'arrivée prévue en ce point. Lorsque le navire traverse la zone de pêche autorisée en direction d'un port australien, il convient d'utiliser le format de message AFZH, indépendamment du point de départ.

14. Si les conditions dans lesquelles un permis est accordé à un navire étranger exigent une notification par radio de ses prises et de son activité de pêche, les autorités australiennes communiqueront un code d'espèce de 2 lettres et une unité de notification de l'activité de pêche pour chaque méthode de pêche considérée, à utiliser dans les messages AFZP. Une unité quantitative est attribuée à chaque espèce désignée par un code. Voir format indiqué pour les messages AFZP.

15. Les capitaines doivent noter que, si le navire passe à sa vitesse de croisière dans la zone de pêche australienne, hors de sa zone de pêche autorisée, et sous réserve que d'une part il circule à sa vitesse de croisière et à moins de 5 milles nautiques de la ligne droite reliant deux points en route quelconques approuvés par l'ACSC, et que d'autre part le matériel de pêche soit solidement arrimé sous le pont, les autorités australiennes ne s'opposeront pas au passage autorisé du navire en question dans la zone de pêche australienne et à l'extérieur de sa zone de pêche autorisée.

Les cinq principaux formats de messages

16. Le message AFZE de notification d'intention d'accéder à la zone de pêche autorisée du navire, à l'intérieur de la zone de pêche australienne, doit être communiqué de façon à atteindre l'ACSC 36 heures au moins avant l'heure d'arrivée prévue dans la zone de pêche australienne.

17. Les navires tenus de faire escale dans un port australien pour y subir une inspection préalable à la campagne de pêche et pour obtenir leur permis, n'utilisent pas le message AFZE. Voir paragraphe 21 ci-dessous.

18. Les rapports périodiques AFZP de position (et indiquant le cas échéant le volume des prises et l'activité de pêche) doivent être envoyés à l'heure dite, le premier jour de l'entrée du bateau de pêche dans la zone de pêche australienne, puis quotidiennement, suivant les indications de l'article (*c*) du tableau 4, du permis australien concernant le navire. Par exemple, un navire tenu de notifier tous les deux jours doit envoyer ses rapports les jours n[os] 1, 3, 5, 7, 9 etc., toute la période pendant laquelle il reste dans la zone de pêche australienne, jusqu'à ce qu'il émette un message AFZX et reçoive une autorisation correspondante. A moins que le navire soit au port, les messages AFZP doivent être envoyés en temps opportun pour atteindre l'ACSC avec moins de 12 heures de décalage avec l'heure spécifiée à cet effet au jour de notification. Les mentions concernant l'activité de pêche comprennent l'indicateur FF, suivi du nombre d'unités d'activité exercées depuis le dernier rapport, envoyé à la fin d'un message AFZP.

19. Tout message AFZT de notification d'intention de naviguer dans une partie de la zone de pêche australienne en dehors de la zone de pêche autorisée du navire, doit être émis de façon à atteindre le centre ACSC 24 heures au moins avant le départ. Le navire ne doit pas pénétrer un secteur de la zone de pêche australienne non spécifié dans son permis en tant que zone de pêche autorisée, sans y avoir été autorisé par le centre ACSC par l'intermédiaire d'une radio côtière australienne.

20. Les navires qui ne sont pas tenus de faire escale dans un port australien pour y subir une inspection préalable à la campagne de pêche, sont dans l'obligation de notifier par un message AFZX leur intention de se diriger vers un point situé en dehors de la zone 24 heures au moins avant l'heure prévue de sortie de ladite zone. Tout manquement au respect de cette obligation peut entraîner à l'avenir un rejet des demandes de permis.

21. Il convient de communiquer au moins 36 heures avant la date d'arrivée prévue au port un message AFZH de notification d'intention d'amener dans un port australien un navire de pêche étranger titulaire d'un permis l'autorisant à y faire escale ou à y subir une inspection préalable ou consécutive à une campagne de pêche.

Un message AFZH notifiant l'intention d'un navire de pêche étranger non titulaire d'un permis portant expressément une mention à cet effet, d'entrer dans un port australien pour remédier à une situation d'urgence véritable, dans le but d'assurer la sécurité de la vie humaine ou de préserver l'intégrité du navire, peut être envoyé à tout instant; le navire est alors autorisé à prendre immédiatement les mesures de sécurité nécessaires, en anticipant l'autorisation du Centre ACSC. Si, après des investigations appropriées, les autorités australiennes estiment que l'authenticité de la situation d'urgence invoquée peut être remise en cause, le capitaine du navire peut faire l'objet de poursuite aux termes de la Loi australienne sur les pêcheries.

Départ des ports australiens

22. Un navire de pêche étranger faisant escale dans un port australien :

(*a*) pour y subir une inspection préalable à la campagne de pêche (après avoir pénétré la zone de pêche australienne, mais avant d'avoir commencé à y pêcher);

(*b*) pour y subir une inspection consécutive à la campagne de pêche (avant son départ définitif de la zone de pêche australienne à la fin de la campagne de pêche, ou à l'expiration du permis délivré par les autorités australiennes);

(*c*) en vertu des dispositions mentionnées sur son permis; ou

(*d*) du fait d'une situation d'urgence;

est tenu de notifier son intention de quitter le port et de traverser la zone de pêche australienne, soit en direction de la haute mer, au-delà de la zone de pêche australienne, soit en direction de la zone de pêche autorisée. De tels messages doivent être communiqués au centre ACSC par télégramme ou par télex au moins 24 heures avant la date prévue de départ du port, aux frais de l'expéditeur. Le message doit mentionner :

- un indicatif de message approprié (AFZX ou AFZT selon la destination)
- l'indicatif d'appel du navire
- le port de départ
- le plan de navigation dans le secteur situé hors de la zone de pêche australienne (voir formats de message page[65]).

Les messages émis dans un port doivent être envoyés à l'adresse suivante :

- télégrammes : COSURCEN CANBERRA
- télex : ACSC AA62349

La loi australienne interdit l'émission de messages radio depuis un navire au port. Il convient de demander à cet effet l'assistance de l'agent maritime du navire.

Notification de début/fin de campagne de pêche

23. Lorsqu'un navire de pêche étranger titulaire d'un permis se trouve dans la zone de pêche australienne et commence à pêcher (au début de la campagne de pêche ou après avoir arrêté ses activités de pêche pour une raison quelconque) ou s'arrête de pêcher pour entreprendre une autre activité, ce fait doit être notifié dans les 12 heures,

(*a*) en introduisant dans un message AFZP, AFZT, AFZX ou AFZH, au point marqué « Δ » du format de message, l'une ou l'autre des mentions suivantes :

(i)

Indicatif de début de pêche	Heure du début de la pêche
AFZB	(6 chiffres) Z (3 lettres)

ou

(ii)

Indicatif d'arrêt de la pêche	Heure d'arrêt de la pêche
AFZS	(6 chiffres) Z (3 lettres)

ou

(*b*) au moyen d'un message distinct où figurent les indications suivantes :

- destinataire (ACSC)
- indicatif de message (AFZB/AFZS)
- indicatif d'appel
- heure de début ou d'arrêt de la pêche

ZONE DE PÊCHE AUSTRALIENNE

FORMATS DE MESSAGES AGRÉÉS À EMPLOYER PAR LES NAVIRES DE PÊCHE ÉTRANGERS POUR NOTIFIER LES RENSEIGNEMENTS EXIGÉS CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE LA LOI ET DES RÈGLEMENTS SUR LES PÊCHERIES

Messages radio envoyés par l'intermédiaire d'une station côtière australienne :

(i) Notification d'entrée depuis la haute mer dans la zone de pêche autorisée – début de la campagne de pêche :

							Ø		
FORMAT:	*Destinataire*	Indicatif de message	Indicatif d'appel	Latitude d'entrée	Longitude d'entrée	Date/heure d'entrée prévue	Latitude de destination	Longitude de destination	Date/heure d'arrivée prévue à destination
Exemple:	ACSC	AFZE	(lettres/ chiffres)	(4 chiffres)	(5 chiffres)	(6 chiffres) Z (mois)	(4 chiffres)	(5 chiffres)	(6 chiffres) Z (mois)

*

(ii) Rapport de position et de prises :

				Δ								
FORMAT:	Destinataire	Indicatif de message	Indicatif d'appel	Latitude de la position	Longitude de la position	Date/heure de position	Première espèce (code)	Prises	Deuxième espèce (code)	Prises	Indicatif d'activité de pêche	Volume d'activité de pêche
Exemple:	ACSC	AFZP	(lettres/ chiffres)	(4 chiffres)	(5 chiffres)	(6 chiffres) Z (mois)	(2 lettres)	(chiffres)	(2 lettres)	(chiffres)	FF	(chiffres)

(iii) Trajet dans la zone de pêche australienne en dehors de la zone de pêche autorisée – demande d'autorisation – avec mention à titre d'exemple d'un point en route :

				Δ			Ø				
FORMAT:	Destinataire	Indicatif de message	Indicatif d'appel	Latitude de départ	Longitude de départ	Date/heure de départ	Latitude de point en route	Longitude de point en route	Date/heure d'arrivée prévue au point en route		
Exemple:	ACSC	AFZT	(lettres/ chiffres)	(4 chiffres)	(5 chiffres)	(6 chiffres) Z (mois)	(4 chiffres)	(5 chiffres)	(6 chiffres) Z (mois)		
									Latitude de destination	Longitude de destination	Date/heure d'arrivée prévue à destination
									4 chiffres	5 chiffres	(6 chiffres) Z (mois)

(iv) Notification de sortie de la zone de pêche autorisée en direction de la haute mer – fin de la campagne de pêche :

				Δ			Ø		
FORMAT:	Destinataire	Indicatif de message	Indicatif d'appel	Latitude de départ	Longitude de départ	Date/heure de départ	Latitude du point de sortie	Longitude du point de sortie	Date/heure d'arrivée prévue au point de sortie
Exemple:	ACSC	AFZX	(lettres/ chiffres)	(4 chiffres)	(5 chiffres)	(6 chiffres) Z (mois)	(4 chiffres)	(5 chiffres)	(6 chiffres) Z (mois)

(v) Entrée dans un port australien – notification d'intention

				Δ			Ø	
FORMAT:	Destinataire	Indicatif de message	Indicatif d'appel	Latitude de départ	Longitude de départ	Date/heure de départ	Port de destination	Date/heure d'arrivée prévue au port de destination
Exemple:	ACSC	AFZH	(lettres/ chiffres)	(4 chiffres)	(5 chiffres)	(6 chiffres) Z (mois)	(lettres)	(6 chiffres) Z (mois)

* Rapport de position uniquement, marque la fin du message. Δ Introduire ici message AFZB ou AFZS (cf. paragraphe 23).

Ø Indiquer ici, dans le format prescrit, tout point en route nécessaire pour définir le plan de navigation envisagé par le navire.

ANNEXE B

LISTES D'APPELS

Les listes d'appels sont émises sur les fréquences marquées ci-dessous d'une croix (x), entre les heures indiquées par la radio de Sydney 50 minutes après chaque heure paire et par la radio de Perth 20 minutes après chaque heure impaire.

Fréquences de services des radios côtières

Station	*Indicatif d'appel*	*Fréquence (kHz)*	*Horaire (GMT)*	*Observations*
Radio de Perth	VIP	500	continu	veille, appels, réponses
		484	continu	fréquence de travail primaire
		512	continu	fréquence de travail secondaire
	* VIP1	4229	hx	à la demande
	* VIP2	6407,5	hx	à la demande
	VIP3	x8597	continu	garde 8 MHz (CAN 5-6 et 16)
	VIP4	x12994	continu	garde 12 MHz (CAN 5-6 et 16)
	VIP5	x16947,6	0000-0600	garde 16 MHz (CAN 5-6 et 16)
	VIP6	x22315,5	0600-1000	garde 22 MHz (CAN 5-6 et 10)
* Actuellement non en service				
Radio de Sydney	VIS	500	continu	veille, appels, réponses
		x476	continu	fréquence de travail primaire
		512	continu	fréquence de travail secondaire
		440	continu	fréquence de travail tertiaire
	VIS53	x4245	1300-2100	garde 4 MHz (CAN 5-6 et 17)
	VIS3	x6464	0800-2200	garde 6 MHz (CAN 5-6 et 17)
	VIS35	8452	hx	à la demande
	VIS26	x8521	continu	garde 8 MHz (CAN 5-6 et 17)
	VIS5	x12952,5	continu	garde 12 MHz (CAN 5-6 et 17)
	VIS49	12979,5	hx	à la demande
	VIS6	x17161,3	2100-1300	garde 16 MHz (CAN 5-6 et 17)
	VIS64	17194,4	hx	à la demande
	VIS42	x22474	2200-0800	garde 22 MHz (CAN 3-4 et 9)

Les listes d'appels sont également diffusées sur les fréquences et aux heures indiquées afin de compléter les avis de navigation et bulletins météorologiques ordinaires des stations mentionnées.

Station	*Indicatif d'appel*	*Fréquence*	*Heures GMT à compter du 01/10/76*	
Radio Adelaïde	VIA	472 4272,5 + 6463,5	0018, 1018	
Radio Brisbane	VIB	435 4230,5 + 6531,5	2318, 0948	
Radio Broome	VIO	440 4323,6 + 6407,5	0118, 1230	
Radio Carnarvon	VIC	476 4323 + 6407,5	0220, 1130	
Radio Darwin	VID	445 4272,5 + 6463,5	0048, 1048	
Radio Espérance	VIE	435 4323,6 + 6407,5	0048, 1118	
Radio Melbourne	VIM	430 6333,5	2318	
		430 4228,5 +	0948	
Radio Perth	VIP	484 12994 8597	0100, 1200	
Radio Rockhampton	VIR	4255,6 + 6333,5	0048	
Radio Sydney	VIS	440 8452	2248, 0918	
Emissions à grande portée (océan et haute mer)	VIS	4286 6428,5 8478 12907,5 16918,6 22485	0100, 0500, 0900 1300, 1700, 2100	Avis de navigation uniquement
	VIX	4286 6428,5 8478 12907,5 16918,6 22485	0130, 0530, 0930 1330, 1730, 2130	Bulletins météo pour les océans et la haute mer
Radio Thursday Island	VII	488,5 4228,5 + 6333,5	0018, 0918 (Avis de tempête seulement/ Nlle Glles occident.)	
Radio Townsville	VIT	420,5 4229,5 + 6463,5	0930, 2348	

II

AMBASSADE DU JAPON
CANBERRA

N° 84-058

Note verbale

L'ambassade du Japon présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères, et a l'honneur d'accuser réception de sa note n° CH205378 du 30 octobre 1984.

L'Ambassade saisit cette occasion pour renouveler au Ministère les assurances de sa plus haute considération.

Canberra (A.C.T.), 30 octobre 1984

PROCÈS-VERBAL DE DISCUSSIONS

Les représentants du Gouvernement japonais et du Gouvernement australien tiennent à consigner ce qui suit au sujet de l'accès au marché du thon pris par des navires australiens.

1. La délégation australienne a indiqué que l'industrie australienne était vivement désireuse de promouvoir les ventes de thon pour sashimi sur le marché japonais. La délégation australienne a demandé des assurances qu'aucune restriction ne sera imposée aux ressortissants australiens pour ce qui est de l'accès au marché japonais de thon pour sashimi.

2. La délégation japonaise a fourni à la délégation australienne des renseignements concernant les droits de douane et autres conditions régissant l'importation au Japon de thon australien. Ces renseignements figurent dans le document joint. La délégation japonaise a précisé que toute question ayant trait à l'importation du thon sera examinée à la lumière de la déclaration de la délégation japonaise consignée dans le procès-verbal du 17 octobre 1979[1] qui figure en appendice à l'Accord principal de 1979, selon lequel le Gouvernement japonais sera disposé à informer le Gouvernement australien, aussi longtemps à l'avance que possible, de toute modification des conditions d'accès du poisson et des produits à base de poisson intéressant l'Australie et, dans les cas où les poissons et les produits de base de poisson importés d'Australie sont compétitifs par rapport au poisson et aux produits à base de poisson importés d'autres pays, le marché leur demeurera ouvert en vertu du système d'importation japonais.

3. Tout navire, autre qu'un navire de pêche étranger, transportant du thon transbordé en mer d'un navire de pêche étranger et n'ayant pas à bord les documents d'origine mentionnés plus haut, doit obtenir au préalable l'autorisation de décharger dans les ports japonais.

NOTE : L'expression « navire de pêche étranger » s'entend d'un navire autre qu'un navire japonais, qui :

a) Est équipé d'engins de pêche, ou

b) Est utilisé pour la pêche ou transporte les prises des lieux de pêche.

Canberra, le 30 octobre 1984

PRINCIPES GÉNÉRAUX RÉGISSANT LES IMPORTATIONS DE THON AU JAPON

A. *Droits de douane et confirmation préalable*

(Applicables à l'importation de toutes espèces de thon.)

1. Les droits de douane applicables à l'importation au Japon de toutes espèces de thon (frais, refroidi ou congelé) sont de 5%.

L'importation au Japon de toutes espèces de thon à l'exception du thon blanc germon au moyen de navires est soumise à l'approbation préalable du Gouvernement japonais.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1217, p. 3.

B. *Déchargement du thon*

(Dans certains cas indiqués ci-après, le déchargement est également soumis à d'autres conditions qui, toutefois, ne s'appliquent pas aux opérations normales de cabotage.)

1. Un navire de pêche étranger transportant du thon chargé dans le port d'un pays étranger est autorisé à décharger sa cargaison dans les ports japonais, à condition d'être muni de documents d'origine précisant les espèces et le volume de thon ainsi que le port et la date d'embarcation et le nom du navire, délivrés par les autorités dudit pays.

2. Un navire de pêche étranger transportant du thon et non muni de documents d'origine susmentionnés doit obtenir au préalable l'autorisation de décharger sa cargaison dans les ports japonais.

PROCÈS-VERBAL DE DISCUSSIONS

Les représentants du Gouvernement japonais et du Gouvernement australien tiennent, en ce qui concerne l'Accord subsidiaire entre le Gouvernement japonais et le Gouvernement australien relatif à la pêche au thon à la palangre par les navires japonais signé en ce jour, à consigner ce qui suit :

S'agissant de la pêche au thon à la palangre par les navires japonais, le volume des prises sera limité en fonction du nombre de navires ainsi que des périodes et des zones de pêche.

Canberra, le 30 octobre 1984

No. 24094

NETHERLANDS
and
ZIMBABWE

Agreement concerning the employment of Netherlands volunteers in Zimbabwe. Signed at Harare on 29 July 1985

Authentic text: English.

Registered by the Netherlands on 8 May 1986.

PAYS-BAS
et
ZIMBABWE

Accord relatif à l'emploi de volontaires des Pays-Bas au Zimhabwe. Signé à Harare le 29 juillet 1985

Texte authentique : anglais.

Enregistré par les Pays-Bas le 8 mai 1986.

AGREEMENT[1] BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF ZIMBABWE CONCERNING THE EMPLOYMENT OF NETHERLANDS VOLUNTEERS IN ZIMBABWE

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Zimbabwe,

Desirous of promoting understanding and friendly relations between the peoples of the two countries by the exchange of knowledge and professional skills,

Have agreed as follows:

Article 1. 1) The Netherlands Government shall, within the limits imposed by the availability of manpower, financial and material resources, dispatch volunteers to serve on specific development projects in Zimbabwe selected for this purpose.

2) The Netherlands Government shall entrust the implementation of this Agreement to the Organisation of Netherlands Volunteers (hereinafter called: the Organisation).

3) The details of implementation and administration of this Agreement shall be arranged between the Organisation and the competent Zimbabwean authorities.

Article 2. 1) The Zimbabwean Government shall afford the volunteers all the assistance they may reasonably require for the satisfactory performance of their duties.

2) During the period of their stay in Zimbabwe the volunteers shall respect the laws and regulations in force in Zimbabwe.

3) Subject to prior consultation with and agreement of the Zimbabwean Government, representatives of the Netherlands Government or of the Organisation may observe how work is progressing in connection with the project to which volunteers have been assigned.

4) In order to enable the Organisation to discharge its responsibilities in Zimbabwe the Zimbabwean Government is prepared to receive a resident representative of the Organisation and necessary staff.

Article 3. 1) Notwithstanding the provisions of Article 1, paragraph 2, of this Agreement, the Netherlands Government shall have the right to recall a volunteer after consultation with the appropriate authorities of the Zimbabwean Government. If possible, however, such action should not impair the execution of the project or programme to which the volunteer has been assigned.

2) The Zimbabwean Government shall have the right to require the Netherlands Government to recall a volunteer if his personal or professional

[1] Came into force on 16 December 1985, the date of the last of the notifications by which the Parties informed each other (on 9 and 16 December 1985) of the completion of the constitutional requirements, in accordance with article 10.

conduct justifies such a measure, subject to prior consultation with the Netherlands Government.

Article 4. The Netherlands Government shall:

a) Be responsible for the pre-assignment training of volunteers prior to their arrival in Zimbabwe;

b) Meet the cost of social insurance, allowances paid in the Netherlands, and passages from and to the Netherlands for all volunteers;

c) Pay the emoluments of the volunteers in selected projects in which payment by the Zimbabwean Government is not possible as and when agreed upon by the Netherlands Government;

d) Furnish the volunteers with such personal and professional equipment, inclusive of motor-vehicles, as is deemed necessary for the effective execution of the volunteers' tasks, where such equipment cannot be made available by the project authorities. The equipment in question shall remain the property of the Netherlands Government unless, by mutual agreement, the ownership thereof has been vested in the Zimbabwean Government. Such equipment will in any case become the property of the Zimbabwean Government upon termination of the project contract.

Article 5. The Zimbabwean Government shall make provision for the clearance and temporary storage at the place of arrival in Zimbabwe of the professional equipment mentioned in Article 4.

Article 6. The Zimbabwean Government shall:

a) Exempt the resident representative, the members of the staff, the volunteers and their families from import and customs duties on new or used household effects and personal belongings as well as professional equipment, imported into Zimbabwe for their own use or that of their dependants and declared on arrival, provided such goods are reexported from Zimbabwe at the time of departure or within such period as may be agreed upon by the Zimbabwean Government. In the case of a motor vehicle this privilege shall be subject to treatment in accordance with the Zimbabwean regulations for exportation or sale of tax- and duty-free imported vehicles;

b) Exempt the Organisation from taxes, fees and customs duties on equipment and supplies provided by the Organisation in the normal course of the Organisation's duties;

c) Exempt from all income taxes all emoluments received by the resident representative, the members of the staff and the volunteers, from Netherlands sources or to be remitted from overseas as payment for their services;

d) Grant the volunteers, the resident representative and staff, in respect of emoluments received from Netherlands sources, the most favourable exchange facilities applicable to non-residents in accordance with the exchange control regulations in force in Zimbabwe;

e) Provide the volunteers, the resident representative and members of the staff with temporary employment permits to assure them of full assistance from the appropriate Zimbabwean authorities in the performance of their duties;

f) Provide the resident representative, the members of the staff, the volunteers and their families with permission to enter or leave the country at any time

subject only to the applicable immigration laws of Zimbabwe and offer the members of the Organisation in Zimbabwe repatriation facilities in time of national or international crises as may be reasonable under the circumstances;

g) Exempt the members of the Organisation in Zimbabwe and their dependants from national service obligations;

h) With regard to exemption from legal process in respect of words spoken or written and acts performed by them in their official capacity in the course of operations covered by the provisions of this Agreement treat the Netherlands volunteers no less favourably than those of the most favoured nation.

The preceding paragraphs of this Article shall equally appy to those volunteers who after termination of their first period of services engage to a new period of service.

Article 7. The Zimbabwean Government undertakes:

a) To provide the volunteers assigned to a governmental organisation with local salary and allowances equal to the salary of a civil servant of comparable rank and in accordance with PSC (Public Service Commission) regulations on Government recruitment;

b) Where applicable to provide suitable accommodation and basic furniture for the volunteer on conditions which apply for persons fulfilling similar tasks, and to assist the volunteers in finding housing accommodation where it is not provided;

c) Where a salary is not provided, to pay the Organisation a monthly housing allowance for each volunteer working in Zimbabwe. The allowance will be Zimdollars $150 per month, or the equivalent of the actual rent of the house provided by the relevant Ministry or Institution whichever is the lesser, and will be adjusted annually in accordance with the cost-of living index;

d) To provide the volunteers with medical and dental facilities to the same standard as provided to civil servants of the Zimbabwean Government of comparable rank.

Article 8. The Zimbabwean Government agrees to it that volunteers assigned to non-governmental organisations will receive a local salary, allowances and housing facilities equal to those of employees of comparable rank, unless payment by these organisations is not possible as and when agreed upon by the Organisation.

Article 9. The Zimbabwean Government shall indemnify and hold harmless the Netherlands Government, the Organisation and the members of the Organisation against liability suits, actions, demands, damages, costs or fees on account of death or injury to persons or property or any other losses resulting from or connected with any act or omission performed in the course of operations covered by the Agreement except in cases of willful misconduct or gross negligence.

Article 10. 1) The present Agreement shall enter into force on the date on which the Netherlands Government and the Zimbabwean Government have informed each other in writing that the constitutional requirements in their respective countries have been complied with.

2) The present Agreement shall be valid for a term of three years and shall be renewable by tacit consent for similar periods afterwards, unless one of the

Governments notifies the other at least six months before expiry of the current period of its intention to terminate it.

3) As regards the Kingdom of the Netherlands this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

DONE in Harare on the 29th day of July 1985.

For the Government
of the Kingdom of the Netherlands:
H. E. A. L. SCHNEIDERS

For the Government
of the Republic of Zimbabwe:
F. M. M. SHAVA

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DU ZIMBABWE RELATIF À L'EMPLOI DE VOLONTAIRES DES PAYS-BAS AU ZIMBABWE

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du Zimbabwe,

Désireux de renforcer l'entente et les relations amicales entre les peuples des deux pays par l'échange des connaissances et d'expériences professionnelles,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. 1. Le Gouvernement des Pays-Bas enverra au Zimbabwe, dans les limites qu'imposent les disponibilités en matière de main-d'œuvre, de finance et de matériel, des volontaires néerlandais pour y travailler à des projets de développement spécifiques sélectionnés à cette fin.

2. Le Gouvernement des Pays-Bas confiera l'application du présent Accord à l'Organisation des volontaires néerlandais (ci-après dénommé l'« Organisation »).

3. Les aspects pratiques de l'application du présent Accord, de même que son administration, seront réglés entre l'Organisation et les autorités compétentes du Zimbabwe.

Article 2. 1. Le Gouvernement du Zimbabwe fournira aux volontaires toute l'assistance dont ils peuvent raisonnablement avoir besoin pour remplir leur tâche de façon satisfaisante.

2. Pendant leur séjour au Zimbabwe, les volontaires respecteront les lois et règlements du pays.

3. Sous réserve de consultations préalables et de l'accord du Gouvernement du Zimbabwe, des représentants du Gouvernement des Pays-Bas ou de l'Organisation pourront vérifier l'avancement des travaux relatifs aux projets auxquels les volontaires ont été affectés.

4. Afin de permettre à l'Organisation de s'acquitter de ses obligations au Zimbabwe, le Gouvernement du Zimbabwe est disposé à accueillir sur son territoire un représentant résident de l'Organisation accompagné du personnel nécessaire.

Article 3. 1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article premier du présent Accord, le Gouvernement des Pays-Bas aura le droit de rappeler un volontaire après consultation des autorités compétentes du Gouvernement du Zimbabwe. Toutefois, dans la mesure du possible, un tel rappel ne devra pas compromettre l'exécution du projet ou du programme auquel le volontaire aura été affecté.

[1] Entré en vigueur le 16 décembre 1985, date de la dernière des notifications par lesquelles les Parties se sont informées (les 9 et 16 décembre 1985) de l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises, conformément à l'article 10.

2. Sous réserve de consultations préalables avec le Gouvernement des Pays-Bas, le Gouvernement du Zimbabwe aura le droit d'exiger de celui-ci le rappel d'un volontaire dont le comportement personnel ou professionnel est de nature à justifier une telle mesure.

Article 4. Le Gouvernement des Pays-Bas :

a) Se charge de la formation préalable des volontaires avant leur arrivée au Zimbabwe;

b) Supporte, pour chaque volontaire, le coût des assurances sociales et des immunités aux Pays-Bas, ainsi que les frais de voyage aller et retour entre les Pays-Bas et le Zimbabwe;

c) Règle la rémunération de volontaires dans le cas de projets sélectionnés en accord avec le Gouvernement des Pays-Bas et pour lesquels le Gouvernement du Zimbabwe n'est pas en mesure d'assumer cette responsabilité;

d) Fournit aux volontaires l'équipement personnel et professionnel, y compris les véhicules à moteur jugés indispensables à la bonne exécution des tâches des volontaires, lorsque ledit équipement ne peut être fourni par les autorités responsables du projet concerné. Ledit équipement reste propriété du Gouvernement des Pays-Bas à moins que, par accord mutuel, celui-ci ne soit transféré au Gouvernement du Zimbabwe. En tout état de cause, l'équipement devient la propriété du Gouvernement du Zimbabwe à la fin du contrat relatif au projet.

Article 5. Le Gouvernement du Zimbabwe prend les dispositions pour le dédouanement et l'entreposage temporaire, au lieu d'arrivée au Zimbabwe, de l'équipement professionnel mentionné à l'article 4.

Article 6. Le Gouvernement du Zimbabwe :

a) Exempte le représentant résident, les membres de son personnel, les volontaires et leurs familles des droits d'importation et de douane sur le mobilier et les effets personnels, neufs ou usagés, ainsi que sur l'équipement professionnel, importés au Zimbabwe pour leur propre usage ou celui de personnes à leur charge et déclarés à l'arrivée, à condition que ces biens soient réexportés du Zimbabwe au moment du départ ou dans un délai admis par le Gouvernement du Zimbabwe. Dans le cas de véhicules à moteur, ce privilège est accordé conformément à la réglementation en vigueur au Zimbabwe concernant l'exportation ou la vente de véhicules importés en franchise de taxes et de droits;

b) Exempte l'Organisation de taxes, de redevances et de droits de douane sur les équipements et autres biens fournis à celle-ci dans le cadre normal de ses tâches et responsabilités;

c) Exonère d'impôts sur le revenu tous les émoluments de source néerlandaise versés au représentant résident, aux membres de son personnel et aux volontaires, ou devant être virés de l'étranger en paiement de leurs services;

d) Accorde aux volontaires, au représentant résident et aux membres du personnel, pour toutes leurs rémunérations néerlandaises, les facilités de change les plus favorables qui sont applicables aux non-résidents en vertu de la réglementation relative au contrôle des changes en vigueur au Zimbabwe;

e) Délivre aux volontaires, au représentant résident et aux membres du personnel des permis de travail temporaires leur garantissant, dans l'exécution de leurs tâches, le plein appui des autorités compétentes du Zimbabwe;

f) Délivre au représentant résident, aux membres de son personnel, aux volontaires et à leurs familles l'autorisation d'entrée et de sortie du pays à tout moment, sous réserve uniquement de la législation zimbabwéenne relative à l'immigration, et offre aux membres de l'Organisation au Zimbabwe des facilités de rapatriement en période de crises nationales ou internationales, selon ce qui est raisonnablement possible dans de telles circonstances;

g) Exempte les membres de l'Organisation au Zimbabwe et les personnes à leur charge des obligations de service national;

h) En ce qui concerne l'immunité de poursuites judiciaires relatives à tout acte exécuté et à toute parole dite ou écrite dans l'exercice de leurs fonctions au cours des activités prévues par les dispositions du présent Accord, accorde aux volontaires néerlandais un traitement non moins favorable que celui reconnu aux volontaires de la nation la plus favorisée.

Les paragraphes ci-avant du présent article s'appliquent également aux volontaires qui se rengagent à la fin d'une période de service initiale.

Article 7. Le Gouvernement du Zimbabwe s'engage :

a) A verser aux volontaires affectés à un organisme étatique un traitement et des indemnités locales égales au traitement d'un fonctionnaire de rang comparable, conformément à la réglementation de la Commission de la fonction publique relative au recrutement;

b) S'il y a lieu, à fournir au volontaire un logement approprié et un mobilier de base aux conditions applicables aux personnes remplissant des fonctions équivalentes, et à aider les volontaires à se trouver un logement si celui-ci n'est pas fourni;

c) Lorsqu'un traitement n'est pas assuré, à verser à l'Organisation une indemnité de logement mensuelle pour chaque volontaire travaillant au Zimbabwe. Cette indemnité mensuelle s'élève à 150 dollars zimbabwéens ou à l'équivalent du loyer réel du logement fourni par le ministère ou l'organisme compétent, la plus petite de ces deux sommes étant retenue; ladite indemnité est ajustée annuellement sur la base de l'indice du coût de la vie;

d) A fournir aux volontaires des soins médicaux et dentaires de même qualité que ceux qui sont dispensés aux fonctionnaires zimbabwéens de rang comparable.

Article 8. Le Gouvernement du Zimbabwe s'engage à assurer aux volontaires affectés auprès d'organisations non gouvernementales un traitement local, des indemnités et un logement correspondant à ceux qui sont accordés aux employés de rang comparable, sauf si lesdites organisations ne sont pas en mesure d'assumer de telles obligations acceptées par l'Organisation.

Article 9. Le Gouvernement du Zimbabwe garantit et met hors de cause le Gouvernement des Pays-Bas, l'Organisation et les membres de l'Organisation en ce qui concerne les poursuites en responsabilité, actions en justice, réclamations, dommages, coûts et frais de justice à la suite de la mort ou de blessures causées à des personnes, de dommages matériels ou de toutes autres pertes découlant de tout acte ou omission au cours des opérations prévues au présent Accord, à moins

que cette responsabilité ne découle d'une faute intentionnelle ou d'une négligence grave.

Article 10. 1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement du Zimbabwe se seront réciproquement informés par écrit qu'il a été satisfait aux formalités constitutionnellement requises dans leurs pays respectifs.

2. Le présent Accord restera en vigueur pendant une période de trois ans et sera renouvelable par tacite reconduction pour des périodes analogues, à moins que l'un des deux Gouvernements n'ait notifié à l'autre, par écrit et au moins six mois avant l'expiration de la période en cours, son intention d'y mettre fin.

3. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'appliquera qu'au territoire européen du Royaume.

FAIT à Harare, le 29 juillet 1985.

Pour le Gouvernement
du Royaume des Pays-Bas :
H. E. A. L. SCHNEIDERS

Pour le Gouvernement
de la République du Zimbabwe :
F. M. M. SHAVA

No. 24095

AUSTRIA
and
ISRAEL

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Jerusalem on 22 August 1963

Authentic text: English.
Registered by Austria on 9 May 1986.

AUTRICHE
et
ISRAËL

Accord relatif anx transports aériens (avec annexe). Signé à Jérusalem le 22 août 1963

Texte authentique : anglais.
Enregistré par l'Autriche le 9 mai 1986.

AIR TRANSPORT AGREEMENT[1] BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL

The Austrian Federal Government and the Government of the State of Israel

Desiring to promote the development of air communications between their countries and to pursue international cooperation in this field to the largest extent possible;

Wishing to apply to these communications the principles and rules of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944;[2]

Have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

1. For the purpose of the present Agreement and the Annex thereto the following terms have the following meaning, unless otherwise stated in the text:

(*a*) "Aeronautical Authorities" means in the case of the Austrian Federal Government the Federal Ministry of Communications and of Electric Power Development and in the case of the Government of the State of Israel the Ministry of Communications and Transport or in both cases any other authority empowered to perform the functions presently exercised by the said Authorities.

(*b*) "Designated airline" means the airline that one of the Contracting Parties shall have designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as the airline which is to operate the international air services on the routes specified in the Annex to the present Agreement.

(*c*) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944.

2. "Territory", "air services", "international air services" and "stop for non-traffic purposes" shall have, in the application of the present Agreement, the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention.

Article 2. TRAFFIC RIGHTS

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

The airline designated by each Contracting Party shall enjoy while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

(*a*) To fly, without landing, over the territory of the other Contracting Party;

[1] Came into force on 5 September 1963, i.e., 14 days after the date of signature, in accordance with article 16.

[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(*b*) To make stops in the said territory for non-traffic purposes;

(*c*) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

Article 3. NECESSARY AUTHORIZATIONS

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

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (4) and (5) of this Article, without delay, grant to the designated airline the appropriate authorizations.

3. Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of an airline and to designate another airline.

4. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2:

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

(*b*) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights.

6. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article 4. CAPACITY REGULATIONS

1. The capacity offered by the designated airlines of the Contracting Parties shall be in direct relationship to the traffic requirements on the specified routes.

2. In applying the principle established in paragraph (1) of this Article:

(*a*) The air services operated by a designated airline shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to current and reasonably anticipated demand for the transport of international air traffic coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.

(*b*) The capacity provided under the above sub-paragraph (*a*) may be increased by complementary capacity for the transport of international air traffic coming from or destined for points on the specified routes situated in States other than that of the Contracting Party designating the airline.

3. Both Contracting Parties agree to recognize that the fifth freedom is complementary to the traffic requirements on the routes between the territories of the Parties, and at the same time is subsidiary in relation to the traffic requirements of the third and fourth freedom between the territory of the other Party and a country on the route.

4. The frequency of services shall be reviewed from time to time by the designated airlines of the two Contracting Parties.

5. The frequency of the services on the specified routes shall be discussed from time to time between the competent authorities of the two Contracting Parties.

6. In order to meet the provisions of the above-mentioned paragraphs the designated airlines of both Contracting Parties shall, subject to the approval of the competent authorities, agree upon their flight schedules in due time before the services start or are changed. If no agreement is reached the provisions of this Agreement shall apply.

7. In so far as a designated airline of one Contracting Party may not wish, permanently or temporarily, to operate, in full or in part, the frequency of service to which it is entitled under its rights, it may arrange with the designated airline of the other Contracting Party to transfer, for a certain period of time, all or part of the frequencies in question to that airline.

The Contracting Party which may have transferred all or part of its rights may reassume them at the end of the said period.

Article 5. REVOCATION AND SUSPENSION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose on the exercise of these rights such conditions which seem to be necessary in order to prevent further infringements of laws or regulations:

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

(*b*) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

(*c*) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

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

Article 6. EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and the aircraft stores including food, beverages and tobacco on board, such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided

such equipment and supplies shall remain on board of the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges representing services rendered:

(*a*) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the Authorities of said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;

(*b*) Spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party;

(*c*) Fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The customs authorities of each Contracting Party may order that materials referred to in sub-paragraphs (*a*), (*b*) and (*c*) above are to be kept under customs supervision.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 7. AIR CREW DOCUMENTS

The members of the crew of aircraft used in the operation of an air service on a specified route are exempted from passport and visa formalities as long as they are in possession of an air crew member certificate as mentioned in paragraphs 3.10 or 3.11 of Annex 9 of the Convention.

Article 8. TRANSPORT TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines on the same route.

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least thirty days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. Subject to the provisions of paragraph (3) of this Article, no tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party have not approved it.

5. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

If the designated airlines cannot agree on a tariff in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article or if one of the Contracting Parties gives notice of its dissatisfaction with any tariff submitted in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall negotiate in order to fix the tariff.

6. In the last resort the provisions of Article 13 of this Agreement shall apply.

Until such time as an arbitral decision is rendered, the Contracting Party which has expressed disagreement with the tariffs shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the tariffs previously in effect.

Article 9. STATISTICS

The Aeronautical Authorities of one Contracting Party shall furnish the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, with all periodic statistical data of the designated airline, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the routes specified.

Article 10. CONSULTATIONS

In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

Article 11. MODIFICATIONS

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between Aeronautical Authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modifications so agreed upon shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annex of this Agreement may be made by direct agreement between the competent Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and shall come into force upon exchange of notes through diplomatic channels.

Article 12. ADAPTATION TO MULTILATERAL CONVENTIONS

The present Agreement and the Annex to this Agreement will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 13. SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arising from the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with the provisions of Article 10, either between the Aeronautical Authorities or between the Government of the

Contracting Parties, it will be submitted to a Tribunal of arbitration at the request of either Contracting Party.

2. This Tribunal will be composed of three members. Each of the two Governments will nominate an arbitrator; these two arbitrators shall appoint a national of a third State as President of the Tribunal.

If within two months from the date on which one of the governments requested arbitration of the dispute the two arbitrators have not been nominated, or if within the following month the arbitrators have not reached agreement on the appointment of a President, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments.

3. The arbitral Tribunal, unless it succeeds at a friendly settlement of the dispute, decides with a majority of votes; unless the Contracting Parties agree otherwise, it establishes its own rules of procedure and determines its seat.

4. The Contracting Parties shall comply with the provisional measures decreed in the course of the procedure as well as with the final arbitral decision which in any case shall be regarded as definitive.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with the decisions of the arbitrators, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which is has granted under the present Agreement to the Contracting Party in default.

6. Each Contracting Party will pay for the expenses of its own expert and for half of the remuneration of the President.

Article 14. TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by common accord before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, this notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 15. REGISTRATION

The present Agreement, any amendment to it and any exchange of notes under this Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 16. COMING INTO FORCE

The present Agreement shall come into force fourteen days after the date of its signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate, in the English language, at Jerusalem this twenty-second day of August, one thousand nine hundred and sixty-three.

For the Austrian Federal Government:
F. BAUER

For the Government of the State of Israel:
GOLDA MEIR

ANNEX

1. The airline designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate air services in both directions as specified hereafter: points in Austria via intermediate points to one or several points in Israel and to points beyond.

2. The airline designated by the Government of the State of Israel shall be entitled to operate air services in both directions as specified hereafter: points in Israel via intermediate points to one or several points in Austria and to points beyond.

3. All points mentioned in paragraphs 1 and 2 above shall be determined by common accord of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. This shall be confirmed by the exchange of diplomatic notes.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE L'ETAT D'ISRAËL RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de l'Etat d'Israël,

Désireux de favoriser le développement des communications aériennes entre leurs pays et de poursuivre dans toute la mesure du possible la coopération internationale dans ce domaine,

Souhaitant appliquer à ces communications les principes et règles de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944[2],

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord et de l'annexe qui s'y rattache, et sauf mention contraire dans le texte :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement fédéral autrichien, le Ministère fédéral des transports et de l'énergie électrique et, dans le cas du Gouvernement de l'Etat d'Israël, le Ministère des communications et des transports, ou, dans les deux cas, toute autre autorité habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

b) L'expression « compagnie aérienne désignée » s'entend de la compagnie aérienne qu'une Partie contractante aura désignée par écrit à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant la compagnie chargée d'exploiter les services aériens internationaux sur les itinéraires spécifiés dans l'annexe au présent Accord;

c) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

2. Les expressions « territoire », « services aériens », « services aériens internationaux » et « escale non commerciale » ont, pour l'application du présent Accord, le sens que leur donnent respectivement les articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2. DROITS DE TRAFIC

Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les itinéraires spécifiés dans l'annexe du présent Accord.

Ces services et itinéraires sont dénommés respectivement ci-après « services convenus » et « itinéraires spécifiés ».

[1] Entré en vigueur le 5 septembre 1963, soit 14 jours après la date de la signature, conformément à l'article 16.

[2] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

La compagnie aérienne désignée par chaque Partie contractante disposera des droits ci-après pour l'exploitation d'un service convenu sur un itinéraire spécifié :

a) Droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

c) Droit de faire des escales sur ledit territoire aux points indiqués pour cet itinéraire dans l'annexe au présent Accord, en vue de charger et de décharger des passagers, des marchandises et du courrier en trafic international.

Article 3. AUTORISATIONS NÉCESSAIRES

1. Chaque Partie contractante peut désigner par écrit à l'autre Partie une compagnie aérienne chargée d'exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés.

2. Sur réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accordera sans délai à la compagnie aérienne désignée les autorisations nécessaires, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article.

3. Chaque Partie contractante peut, par notification écrite adressée à l'autre Partie, annuler la désignation d'une compagnie aérienne et en désigner une autre.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger de la compagnie aérienne désignée par l'autre partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et réglementations que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie contractante peut refuser les autorisations visées au paragraphe 2 du présent article ou soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par une compagnie aérienne désignée, des droits stipulés à l'article 2 :

a) Lorsque la preuve ne lui a pas été apportée qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie, ou

b) Lorsque cette compagnie ne respecte pas les lois et les réclamations de la Partie contractante qui lui accorde ces droits.

6. Lorsqu'une compagnie aérienne a été désignée et agréée de cette manière, elle peut commencer à tout moment l'exploitation des services convenus, à condition qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 8 du présent Accord soit en vigueur pour ces services.

Article 4. RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ

1. La capacité offerte par les compagnies aériennes désignées des Parties contractantes sera en rapport direct avec la demande de trafic sur les itinéraires spécifiés.

2. En application du principe visé au paragraphe 1 du présent article,

a) Les services aériens exploités par une compagnie aérienne désignée auront pour objet principal d'offrir, moyennant un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre à la demande actuelle et raison-

nablement prévue de transport aérien international en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie;

b) La capacité offerte conformément à l'alinéa *a* ci-dessus pourra être accrue d'une capacité supplémentaire pour les besoins du trafic aérien international en provenance ou à destination des points des itinéraires spécifiés situés dans d'autres Etats que celui de la Partie contractante qui a désigné la compagnie aérienne.

3. Les deux Parties contractantes conviennent que la cinquième liberté de l'air s'ajoute à la demande de trafic sur les itinéraires compris entre leurs territoires, tout en étant complémentaire en ce qui concerne la demande de trafic des troisième et quatrième libertés entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un Etat tiers situé sur l'itinéraire.

4. Les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes réexamineront de temps à autre la fréquence des services.

5. Les autorités compétentes des deux Parties contractantes auront de temps à autre des consultations au sujet de la fréquence des services sur les itinéraires spécifiés.

6. Pour respecter les dispositions des paragraphes précédents, les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes s'entendront, avec l'approbation des autorités compétentes, sur leurs horaires de vol en temps voulu avant le début ou la modification des services. Si aucune entente n'a lieu, il conviendra d'appliquer les dispositions du présent Accord.

7. Si la compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante souhaite, à titre permanent ou temporaire, ne pas exploiter en tout ou partie la fréquence à laquelle elle a droit, elle peut convenir avec la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie de lui transférer, pendant une certaine période, tout ou partie des fréquences en question.

La Partie contractante qui transfère tout ou partie de ses droits peut jouir à nouveau pleinement de ceux-ci à la fin de ladite période.

Article 5. ANNULATION ET SUSPENSION

1. Chaque Partie contractante peut refuser une autorisation ou suspendre l'exercice des droits visés à l'article 2 du présent Accord par la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et réglementations :

a) Lorsque la preuve ne lui a pas été apportée qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie, ou

b) Lorsque cette compagnie ne respecte pas les lois et réglementations de la Partie contractante qui lui a accordé ces droits, ou

c) Lorsque la compagnie ne conduit pas son exploitation conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement aux mesures de retrait ou de suspension ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article pour empêcher que les lois ou réglementations continuent d'être

enfreintes, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

1. Les aréonefs utilisés en service international par la compagnie aérienne désignée de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburant et lubrifiants et les provision de bord, notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac, sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exonérés de ces droits de taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de service :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, et destinées à la consommation à bord d'un aéronef affecté à un itinéraire spécifié de l'autre Partie;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aréonefs exploités par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie sur un itinéraire spécifié;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à approvisionner les aéronefs exploités par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie sur un itinéraire spécifié, même s'ils sont utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Les autorités douanières de chacune des Parties contractantes pourront exiger que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous la surveillance de la douane.

3. L'équipement de bord habituel ainsi que le matériel et les approvisionnements placés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci. Ils pourront alors être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

Article 7. DOCUMENTS DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE

Les membres de l'équipage des aéronefs utilisés pour l'exploitation d'un service aérien sur un itinéraire convenu sont exemptés des formalités de passeport et de visa dans la mesure où ils sont en possession d'un certificat de membre d'équipage aérien, comme il est stipulé aux paragraphes 3.10 et 3.11 de l'annexe 9 de la Convention.

Article 8. TARIFS DE TRANSPORT

1. Les tarifs pratiqués par la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à un niveau raisonnable qui tiendra compte de tous les facteurs pertinents, notamment les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par les autres compagnies sur le même itinéraire.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront si possible arrêtés d'un commun accord par les compagnies aériennes intéressées des deux Parties contractantes, en consultation avec d'autres compagnies aériennes opérant sur tout ou partie de l'itinéraire. Cet accord devra autant que possible être obtenu grâce au mécanisme de fixation des tarifs établis par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au plus tard trente jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai pourra être réduit avec l'approbation desdites autorités.

4. Sous réserve des dispositions du pararaphe 3 du présent article, aucun tarif n'entrera en vigueur s'il n'a pas été approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

5. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article.

Si les compagnies aériennes désignées ne peuvent s'entendre sur un tarif conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si l'une des Parties contractantes fait connaître son désaccord sur un tarif présenté conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes négocieront pour fixer le tarif.

6. En dernier recours, il conviendra d'appliquer les dispositions de l'article 13 du présent Accord.

Tant qu'une décision arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie contractante qui a exprimé son désaccord sur les tarifs sera en droit d'exiger que l'autre Partie maintienne les tarifs en vigueur jusque-là.

Article 9. STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, toutes les données statistiques périodiques de la compagnie aérienne désignée qui peuvent être raisonnablement exigées pour vérifier la capacité offerte par la compagnie aérienne désignée de la première Partie contractante sur les itinéraires spécifiés.

Article 10. CONSULTATIONS

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour assurer l'application du présent Accord et de son annexe ainsi que le respect de leurs dispositions.

Article 11. MODIFICATIONS

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie contractante. Cette consultation, qui pourra se dérouler entre les autorités aéronautiques et avoir lieu de vive voix ou par correspondance, commencera dans les soixante jours suivant la date de la demande. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications à l'annexe du présent Accord seront convenues directement entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes et entreront en vigueur par échange de notes diplomatiques.

Article 12. ADAPTATION AUX CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Le présent Accord et son annexe seront modifiés en fonction de toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties contractantes.

Article 13. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend surgisssant quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ne peut être réglé conformément aux dispositions de l'article 10, soit entre les autorités aéronautiques, soit entre les gouvernements des parties contractantes, il sera soumis à un tribunal arbitral sur demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Ce tribunal se composera de trois membres. Chacun des deux gouvernements nommera un arbitre; ces deux arbitres nommeront un national d'un Etat tiers comme président du tribunal.

Si, dans les deux mois suivant la date à laquelle l'un des gouvernements a demandé l'arbitrage du différend, les deux arbitres n'ont pas été nommés ou si, dans le mois qui suit, les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la nomination d'un président, chaque Partie contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux nominations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, prendra une décision à la majorité des voix; il fixera lui-même sa procédure et son siège, à moins que les Parties contractantes n'en décident autrement.

4. Les Parties contractantes devront exécuter les mesures provisoires ordonnées durant la procédure, ainsi que la décision finale d'arbitrage qui sera considérée dans tous les cas comme définitive.

5. Si l'une des Parties contractantes n'exécute pas les décisions des arbitres, l'autre peut limiter, suspendre ou annuler tous les droits et privilèges qu'elle a accordés dans le cadre du présent Accord à la Partie contractante qui manque à ses engagements.

6. Chacune des Parties contractantes réglera les frais de son propre expert et la moitié de la rémunération du président.

Article 14. DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15. ENREGISTREMENT

Le présent Accord, tout amendement qui pourrait y être apporté et tout échange de notes ayant lieu dans le cadre de l'Accord seront communiqués à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour enregistrement.

Article 16. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur 14 jours après sa signature.

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

FAIT à Jérusalem, le 22 août 1963, en deux exemplaires en langue anglaise.

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :
F. BAUER

Pour le Gouvernement de l'Etat d'Israël :
GOLDA MEIR

ANNEXE

1. La compagnie aérienne désignée par le Gouvernement fédéral autrichien est autorisée à exploiter des services aériens dans les deux sens, comme il est indiqué ci-après : Points en Autriche, via des points intermédiaires, vers un ou plusieurs points en Israël et des points au-delà.

2. La compagnie aérienne désignée par le Gouvernement de l'Etat d'Israël est autorisée à exploiter des services aériens dans les deux sens, comme il est indiqué ci-après : Points en Israël, via des points intermédiaires, vers un ou plusieurs points en Autriche et des points au-delà.

3. Tous les points visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus seront fixés d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Cela sera confirmé par un échange de notes diplomatiques.

No. 24096

AUSTRIA
and
EGYPT

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna on 21 Decemher 1970

Authentic text: English.

Registered by Austria on 9 May 1986.

AUTRICHE
et
ÉGYPTE

Accord relatif anx transports aériens (avec annexe). Signé à Vienne le 21 décemhre 1970

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Autriche le 9 mai 1986.

AIR TRANSPORT AGREEMENT[1] BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB REPUBLIC

The Austrian Federal Government and the Government of the United Arab Republic hereinafter described as the "Contracting Parties",

Both States being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944[2] (hereinafter referred to as the "Convention"),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of regulating and promoting scheduled Air Services between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944 and includes any Annex adopted under article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes or the Convention under articles 90 and 94 thereof;

b) The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the United Arab Republic the President of Civil Aviation Organisation, Ministry of Transport, and in the case of Austria the Federal Minister of Communications or in both cases any person or body empowered to perform the functions presently exercised by the said authorities;

c) The term "Designated Airlines" means the airline or airlines that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with article 3 of this Agreement as being the airline or airlines which are to operate the international air service on the routes specified in the Annex to the present Agreement;

d) The terms "territory", "air services", "international air services" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in articles 2 and 96 of the Convention.

Article 2. TRAFFIC RIGHTS

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services (hereinafter referred to as the "agreed services") by the designated airlines on the routes specified in the Annex to this Agreement (hereinafter referred to as the "specified air routes") the right of putting down and taking on, in the territory of the other Contracting Party

[1] Came into force on 17 December 1972 by an exchange of notes, in accordance with article 17(1).

[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

passengers, cargo and mail originating in or destined for the territory of the other Contracting Party or of a third country.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, any of the specified air routes may be operated in whole or in part at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article 3. NECESSARY AUTHORIZATIONS

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

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

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities, provided that such laws and regulations do not conflict with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 8 of the present Agreement is in force in respect of these services.

Article 4. CAPACITY REGULATIONS

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate on the specified air routes between their respective territories.

2. In the operation of the specified air routes, the designated airline of either Contracting Party shall retain as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airline and the countries of the ultimate destination of such traffic.

3. The capacity provided under the above paragraph may be increased by complementary capacity for the transport of international air traffic coming from or destined for points on the specified routes situated in states other than that of the Contracting Party designating the airline.

4. The Contracting Parties recognize the principle that the air transport facilities available to the public should bear a reasonable relationship to the requirements of the public for such transport, and that the two Contracting Parties

shall have the primary right for the carriage of traffic between their respective territories.

5. In the operation of the specific air routes the rights granted to the airline designated by either Contracting Party shall not be exercised unfairly to the detriment or disadvantage of the airline designated by the other Contracting Party, operating on all or part of the same route.

6. The capacity, the frequency of services on the specified air routes and the timetables concerned shall be agreed upon between the designated airlines of both Contracting Parties and duly submitted for approval to the aeronautical authorities.

7. If no agreement has been reached the provisions of article 10, paragraph 2, shall apply.

Article 5. REVOCATION AND SUSPENSION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary in order to prevent further infringements of laws or regulations:

a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or

b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such unilateral action, however, shall not be taken before notice in writing of such proposed action, stating the ground therefore, is given to the other Contracting Party and consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties has not led to Agreement within a period of thirty [(30)] days after the date of the said notice.

Article 6. APPROVAL OF TIME TABLES AND OTHER INFORMATION

Each Contracting Party shall cause its designated airline to submit for approval to the aeronautical authority of the other Contracting Party, not later than thirty days prior to the beginning of any services, copies of time tables, rates schedules, types of aircraft and all other relevant information concerning the operation of the specified air routes. This shall likewise apply to all modifications of such time tables, rates schedules and information.

Article 7. EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party as well as their regular equipment and materials, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other

Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. They shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party; and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

b) Spare parts introduced in the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airlines of the other Contracting Party;

c) Fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft on international services by the designated airlines of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

Article 8. TRANSPORT TARIFFS

1. Tariffs to be charged on the specified routes shall be fixed by taking into account all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the tariffs charges by other airlines which operate on the same routes, or parts thereof. In fixing such tariffs the provisions of the following paragraphs should be observed.

2. The tariffs shall, if possible, be fixed for each route by agreement between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines should abide by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or should, if possible, agree directly between themselves after consulting with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

3. Any tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

4. If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with paragraph 2 above, or if either of the aeronautical authorities does not agree to the tariffs submitted for its approval in accordance with paragraph 3 above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties should by common accord fix the tariffs for those routes or parts thereof on which no agreement was agreed.

5. If no accord as envisaged in paragraph 4 above is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of article 11 of this Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award is rendered, the aeronautical authority which has expressed disagreement with the tariffs shall be entitled to require the aeronautical authority of the other Contracting Party to maintain the tariffs previously in effect.

6. If either Contracting Party has not designated an airline in respect of any of the specified air routes and tariffs for that route have not been fixed in accordance with paragraph 2 above, the airline designated by the other Contracting Party to operate on that route may fix the tariffs therefore.

Article 9. STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 10. CONSULTATIONS

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to insuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either of the aeronautical authorities of the Contracting Parties may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 11. SETTLEMENTS OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle the dispute by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations within ninety (90) days from the date on which the matter in dispute was first notified by one Contracting Party to the other Contracting Party:

a) They may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or

b) If they do not agree or, if having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition within thirty (30) days, the International Court of Justice may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

3. Either Contracting Party may request the arbitral tribunal or the person or body or the arbitrator or arbitrators to which the dispute has been referred in accordance with paragraph 2 (*a*) or 2 (*b*) respectively of this article, as the case may be, to indicate as a matter of urgency, and if possible within thirty (30) days of such request, provisional measures to be taken to preserve the respective rights of both Contracting Parties.

4. The Contracting Parties shall comply with the final decision given under paragraph 2 of this article and any provisional measures indicated in accordance with paragraph 3 thereof.

5. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a final decision given in accordance with paragraph 2 of this article or any provisional measures indicated in accordance with paragraph 3 thereof, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Article 12. MODIFICATIONS

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Modifications agreed between the Contracting Parties as a result of such consultations shall come into force thirty (30) days after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to sections A and B of the Annex of this Agreement shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force by an exchange of diplomatic notes.

Article 13. ADAPTATION TO MULTILATERAL CONVENTION

The present Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 14. THE ANNEX

The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to it shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

Article 15. TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve months (12) after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days (14) after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 16. REGISTRATION

The present Agreement, any amendment to it and any exchange of notes under this Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 17. COMING INTO FORCE

1. The present Agreement shall come into force on the date fixed through diplomatic channels.

2. IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and have thereto affixed their seals.

DONE this 21st day of December 1970 at Vienna in duplicate in the English language.

For the Austrian Federal Government:
RUDOLF KIRCHSCHLÄGER

For the Government of the United Arab Republic:
ISMAIL FAHMI

ANNEX

SECTION A

The airlines designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate air services in both directions as specified hereafter: Points in Austria via Athens and/or Istanbul to Cairo and beyond to Khartoum, Addis Abeba, Nairobi, Johannesburg, Karachi, Bangkok and Tokyo.

Concerning Addis Abeba and Nairobi the airlines designated by the Austrian Federal Government will not operate more than two services weekly, and will not operate on the same days and in the same direction to the same destinations as services of the airlines designated by the United Arab Republic as long as the latter's services are not operated more than three services per week.

SECTION B

The airlines designated by the Government of [the] United Arab Republic shall be entitled to operate air services in both directions as specified hereafter: Points in [the] United Arab Republic via Athens and/or Istanbul to Vienna and beyond to Munich or Dusseldorf, Brussels, Amsterdam, Copenhagen, Stockholm and New York.

Concerning Dusseldorf, Copenhagen and Stockholm the airlines designated by the United Arab Republic will not operate more than two services weekly and will not operate on the same days and in the same direction to the same destinations as services of the airlines designated by the Austrian Federal Government as long as the latter's services are not operated more than three services per week.

SECTION C

Every point as mentioned under sections A and B above may be omitted in the operation.

SECTION D

In case the designated airline or airlines of either Contracting Party do not handle their own traffic in the territory of the other Contracting Party through their own office and by their own personnel, the designated airline or airlines will assign such functions to an organization approved by the aeronautical authority of the other Contracting Party.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARABE UNIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République arabe unie, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Les deux Etats étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944[2] (ci-après dénommée la « Convention »),

Désireux de conclure un accord en vue de réglementer et de promouvoir les services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de la République arabe unie, le Président de l'Organisation de l'aviation civile au Ministère des transports et, dans le cas de l'Autriche, le Ministre fédéral des communications ou, dans les deux cas, toute personne ou autorité habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

c) L'expression « compagnies aériennes désignées » s'entend de la ou des compagnies aériennes qu'une Partie contractante aura désignées par écrit à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant la ou les compagnies chargées d'exploiter le service aérien international sur les itinéraires spécifiés dans l'annexe du présent Accord;

d) Les expressions « territoire », « services aériens », « services aériens internationaux » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent respectivement les articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2. DROITS DE TRAFIC

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre pour l'exploitation des services aériens internationaux (ci-après dénommés les « services convenus ») par les compagnies aériennes désignées sur les itinéraires spécifiés dans l'annexe au présent Accord (ci-après dénommés les « itinéraires spécifiés ») le

[1] Entré en vigueur le 17 décembre 1972 par échange de notes, conformément au paragraphe 1 de l'article 17.

[2] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

droit de débarquer et d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance et à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, tout itinéraire spécifié peut être exploité en tout ou partie selon le choix de la Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés.

Article 3. DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS

1. Chaque Partie contractante peut désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs compagnies aériennes chargées d'exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés.

2. Sur réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accordera sans délai injustifié à la ou aux compagnies aériennes désignées les autorisations d'exploitation nécessaires, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et réglementations que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, à condition que ces lois et réglementations ne soient pas en contradiction avec les dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante peut refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par une compagnie aérienne désignée, des droits stipulés à l'article 2 du présent Accord, lorsque la preuve ne lui a pas été apportée qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une compagnie aérienne a été désignée et agréée de cette manière, elle peut commencer à tout moment l'exploitation des services convenus, à condition qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 8 du présent Accord soit en vigueur pour ces services.

Article 4. RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ

1. Les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes auront une possibilité juste et égale d'exploiter les itinéraires spécifiés entre leurs territoires respectifs.

2. La compagnie aérienne désignée de chaque Partie contractante devra, en exploitant les itinéraires spécifiés, avoir pour objectif premier d'offrir, moyennant un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre à la demande actuelle et raisonnablement prévue du trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie et les pays de destination finale du trafic.

3. La capacité offerte au titre du paragraphe ci-dessus pourra être accrue d'une capacité supplémentaire pour les besoins du trafic aérien international en provenance ou à destination des points des itinéraires spécifiés situés dans d'autres Etats que celui de la Partie contractante qui a désigné la compagnie aérienne.

4. Les Parties contractantes reconnaissent le principe selon lequel les capacités de transport aérien offertes au public doivent être raisonnablement en rapport avec les besoins du public concernant ce transport et qu'elles ont le droit primordial d'assurer le trafic entre leurs territoires respectifs.

5. A l'occcasion de l'exploitation des itinéraires spécifiés, les droits accordés à la compagnie aérienne désignée par l'une des Parties contractantes ne pourront être exercés de manière indue au détriment ou en défaveur de la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante qui exploite tout ou partic du même itinéraire.

6. La capacité, la fréquence des services sur les itinéraires spécifiés et les horaires de vol seront arrêtés d'un commun accord par les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes et dûment présentés pour approbation aux autorités aéronautiques.

7. Si aucun accord n'est obtenu, il conviendra d'appliquer les dispositions du paragraphe 2 de l'article 10.

Article 5. ANNULATION ET SUSPENSION

1. Chaque Partie contractante peut annuler une autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice par une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante des droits visés à l'article 2 du présent Accord ou imposer les conditions qu'elle juge nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou réglementations :

a) Lorsque la preuve ne lui a pas été apportée qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie, ou

b) Lorsque cette compagnie ne respecte pas les lois et réglementations de la Partie contractante qui lui a accordé ces droits, ou

c) Lorsque la compagnie ne conduit pas son exploitation conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement aux mesures de retrait ou de suspension ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article pour empêcher que les lois ou réglementations continuent d'être enfreintes, cette action unilatérale ne sera cependant pas entreprise avant que l'autre Partie contractante n'en soit notifiée par écrit, avec indication des motifs, et elle ne le sera que si des consultations entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pas abouti à un accord dans les trente (30) jours suivant cette notification.

Article 6. APPROBATION DES HORAIRES ET AUTRES INFORMATIONS

Chacune des Parties contractantes fera en sorte que sa compagnie aérienne désignée présente pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au plus tard trente (30) jours avant le début des services, des exemplaires des horaires, des tarifs, des types d'aéronefs et toutes les autres informations pertinentes concernant l'exploitation des itinéraires spécifiés. Cette disposition s'applique également à toute modification apportée à ces horaires, tarifs et informations.

Article 7. EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

1. Les aéronefs utilisés en service international par les compagnies aériennes désignées de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburant et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés sur la portion de vol effectuée au-dessus de ce territoire.

2. Sont également exonérés de ces droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de service :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, et destinées à la consommation à bord de l'aéronef affecté à un service international de l'autre Partie;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités en service international par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à approvisionner les aéronefs exploités en service international par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie, même s'ils sont utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

Article 8. TARIFS DE TRANSPORT

1. Les tarifs pratiqués sur les itinéraires spécifiés seront fixés en tenant compte de tous les facteurs tels que les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques des différents itinéraires et les tarifs appliqués par les autres compagnies aériennes qui opèrent sur les mêmes itinéraires ou portions d'itinéraires. La fixation de ces tarifs devra respecter les dispositions des paragraphes ci-après.

2. Les tarifs seront si possible fixés pour chaque itinéraire par accord entre les compagnies aériennes intéressées. A cet effet, les compagnies aériennes désignées devront se conformer aux décisions applicables dans le cadre des procédures de conférence de l'Association de transport aérien international (IATA) ou, si possible, s'entendre directement après consultation avec les compagnies des pays tiers qui opèrent sur les mêmes itinéraires ou portions d'itinéraires.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai pourra être réduit avec l'approbation desdites autorités.

4. Si les compagnies aériennes désignées ne peuvent s'entendre conformément au paragraphe 2 ci-dessus, ou si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs qui leur sont soumis conformément au paragraphe 3 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties

contractantes fixeront d'un commun accord les tarifs pour les itinéraires ou portions d'itinéraires à propos desquels il n'y a pas eu d'accord.

5. Si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne peuvent parvenir à un accord conformément au paragraphe 4 ci-dessus, il conviendra d'appliquer les dispositions de l'article 11 du présent Accord. Tant qu'une décision arbitrale n'aura pas été rendue, les autorités aéronautiques qui ont exprimé leur désaccord sur les tarifs seront en droit d'exiger que les autorités aéronautiques de l'autre Partie maintiennent les tarifs précédemment en vigueur.

6. Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné de compagnie aérienne pour l'un des itinéraires spécifiés ni fixé de tarif pour cet itinéraire conformément au paragraphe 2 ci-dessus, la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante désignée pour exploiter cet itinéraire pourra en fixer le tarif.

Article 9. STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, tous les relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement exigés pour vérifier la capacité offerte par les compagnies aériennes désignées de la première Partie contractante sur les services convenus. Ces relevés contiendront toutes les informations requises pour déterminer le volume du trafic assuré par ces compagnies sur les services convenus ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

Article 10. CONSULTATIONS

1. Les autorités aéronautiques des parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour assurer l'application du présent Accord et de son annexe ainsi que le respect de leurs dispositions, et se consulteront éventuellement pour y apporter des modifications.

2. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes pourront demander des consultations, qui se dérouleront de vive voix ou par correspondance et commenceront dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de la demande, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne conviennent d'allonger ce délai.

Article 11. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler par voie de négociations entre elles.

2. Si les Parties contractantes ne peuvent parvenir à un règlement par voie de négociations dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant la date à laquelle l'une d'elles a notifié à l'autre le point de désaccord :

a) Elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral nommé d'un commun accord ou à tout autre personne ou organisme; ou

b) Si elles ne se mettent pas d'accord sur ce point ou si, étant mises d'accord pour soumettre le différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent s'entendre sur sa composition dans les trente (30) jours, chacune d'elles pourra demander à la Cour internationale de Justice de nommer un ou plusieurs arbitres selon les besoins.

3. Chacune des Parties contractantes peut demander au tribunal arbitral, à la personne, à l'organisme, à l'arbitre ou aux arbitres auxquels le différend a été soumis conformément aux alinéas *a* ou *b* du paragraphe 2 du présent article d'indiquer sans délai, et si possible dans les trente (30) jours suivant cette demande, les mesures provisoires à prendre pour préserver les droits respectifs des deux Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes devront se conformer à la décision finale rendue conformément au paragraphe 2 du présent article et à toute mesure provisoire indiquée conformément au paragraphe 3 du présent article.

5. Si l'une des Parties contractantes ou l'une des compagnies aériennes désignées des Parties contractantes n'exécute pas une décision finale rendue conformément au paragraphe 2 du présent article ou une mesure provisoire indiquée conformément au paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou annuler tous les droits qu'elle a accordés dans le cadre du présent Accord à la Partie contractante qui manque à ses engagements ou à la compagnie ou aux compagnies aériennes désignées de cette Partie contractante ou à la compagnie aérienne qui ne remplit pas ses obligations.

Article 12. MODIFICATIONS

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle pourra demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Les modifications convenues entre les Parties contractantes à la suite de ces consultations entreront en vigueur trente (30) jours après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications aux sections A et B de l'annexe au présent Accord seront convenues entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entreront en vigueur par un échange de notes diplomatiques.

Article 13. ADAPTATION AUX CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Le présent Accord et son annexe seront modifiés en fonction de toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties contractantes.

Article 14. ANNEXE

L'annexe au présent Accord est considérée comme faisant partie de l'Accord, et toute référence à l'Accord concerne également l'annexe, sauf s'il en est expressément disposé autrement.

Article 15. DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze mois (12) après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme reçue quatorze jours (14) après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16. ENREGISTREMENT

Le présent Accord, tout amendement qui pourrait y être apporté et tout échange de notes ayant lieu dans le cadre de l'Accord seront communiqués à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour enregistrement.

Article 17. ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date fixée par la voie diplomatique.

2. EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

FAIT à Vienne le 21 décembre 1970, en deux exemplaires en langue anglaise.

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :
RUDOLF KIRCHSCHLÄGER

Pour le Gouvernement de la République arabe unie :
ISMAIL FAHMI

ANNEXE

SECTION A

Les compagnies aériennes désignées par le Gouvernement fédéral autrichien sont autorisées à exploiter des services aériens dans les deux sens, comme il est indiqué ci-après : Points en Autriche, via Athènes et/ou Istambul, vers le Caire et au-delà vers Khartoum, Addis Abéba, Nairobi, Johannesburg, Karachi, Bangkok et Tokyo.

En ce qui concerne Addis Abéba et Nairobi, les compagnies aériennes désignées par le Gouvernement fédéral autrichien n'exploiteront pas plus de deux services par semaine et ne les exploiteront pas les mêmes jours ni dans le même sens vers les mêmes destinations que les services des compagnies aériennes désignées par la République arabe unie, tant que les services de ces dernières ne seront pas exploités plus de trois fois par semaine.

SECTION B

Les compagnies aériennes désignées par le Gouvernement de la République arabe unie sont autorisées à exploiter des services aériens dans les deux sens, comme il est indiqué ci-après : Points en République arabe unie, via Athènes et/ou Istambul, vers Vienne et au-delà vers Munich ou Düsseldorf, Bruxelles, Amsterdam, Copenhague, Stockholm et New York.

En ce qui concerne Düsseldorf, Copenhague et Stockholm, les compagnies aériennes désignées par la République arabe unie n'exploiteront pas plus de deux services par semaine et ne les exploiteront pas les mêmes jours ni dans le même sens vers les mêmes destinations que les services des compagnies aériennes désignées par le Gouvernement fédéral autrichien, tant que les services de ces dernières ne seront pas exploités plus de trois fois par semaine.

SECTION C

Tous les points visés aux sections A et B ci-dessus peuvent être omis de l'exploitation.

SECTION D

Au cas où la ou les compagnies aériennes désignées de l'une des Parties contractantes ne gèrent pas leur propre trafic sur le territoire de l'autre Partie contractante au moyen d'un bureau et d'un personnel propres, elles assigneront ces fonctions à une organisation approuvée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

No. 24097

AUSTRIA
and
MOROCCO

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rabat on 22 October 1975

Authentic texts: German and French.
Registered by Austria on 9 May 1986.

AUTRICHE
et
MAROC

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Rabat le 22 octobre 1975

Textes authentiques : allemand et français.
Enregistré par l'Autriche le 9 mai 1986.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DES ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG SEINER MAJESTÄT DES KÖNIGS VON MAROKKO ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung Seiner Majestät des Königs von Marokko,

vom Wunsche geleitet, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen Österreich und Marokko zu fördern und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet im größtmöglichen Ausmaß zu verfolgen;

vom Wunsche Geleitet, auf diesen Verkehr die Grundsätze und Regeln der Konvention über die Internationale Zivilluftfahrt, die am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet wurde — in der Folge ,,die Konvention'' genannt — anzuwenden, haben folgendes vereinbart:

Artikel 1. GEWÄHRUNG DER RECHTE

Die Vertragschließenden Teile gewähren einander die im vorliegenden Abkommen festgelegten Rechte zum Zwecke der Errichtung der im beiliegenden Anhang angeführten internationalen Zivilluftverkehrsverbindungen.

Artikel 2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Anwendung des vorliegenden Abkommens und dessen Anhanges:

a) ist der Ausdruck, ,,Gebiet'' im Sinne von Artikel 2 der Konvention zu verstehen;

b) bedeutet der Ausdruck ,,Luftfahrtbehörden'':

— in bezug auf Österreich das Bundesministerium für Verkehr,

— in bezug auf Marokko das ,,Ministère des Travaux Publics, Direction de l'Air'' (Ministerium für öffentliche Arbeiten, Sektion für Luftfahrt);

c) bedeutet der Ausdruck ,,namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen'' ein Fluglinienunternehmen, das einer der Vertragschließenden Teile gemäß Artikel 17 schriftlich als das Fluglinienunteruehmen namhaft gemacht hat, welches zum Betrieb der vereinbarten Fluglinien im Rahmen des vorliegenden Abkommens zugelassen ist;

d) sind die Ausdrücke ,,Bordausrüstung'', ,,Bordvorräte'' und ,,Ersatzteile'' im Sinne der im Anhang 9 der Konvention angeführten Begriffsbestimmungen zu verstehen.

Artikel 3. ABGABEN — GEBÜHREN UND ZÖLLE

Um jede Diskriminierung zu vermeiden und eine vollkommen gleichartige Behandlung zu gewährleisten, kommen die Vertragschließenden Teile überein, daß:

a) die Gebühren und andere Steuern und Abgaben, die von jedem Vertragschließenden Teil für die Benützung der Flughäfen und anderer Luftfahrtein-

richtungen auf seinem Gebiet durch die Luftfahrzeuge des anderen Vertragschließenden Teiles eingehoben werden, nicht höher sein dürfen als diejenigen, welche von den inländischen Luftfahrzeugen derselben Bauart entrichtet werden, die für gleichartige internationale Fluglinien verwendet werden;

b) vorbehaltlich der Einhaltung der Vorschriften des interessierten Vertragschließenden Teiles:

1. die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen eines Vertragschließenden Teiles verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles eingeführt werden, sowie die Treib- und Schmierstoffe, Ersatzteile, Bordausrüstung, Bordvorräte und das Material im allgemeinen, die ausschließblich zur Verwendung der Luftfahrzeuge bestimmt sind und mit diesen Luftfahrzeugen eingeführt und wieder ausgeführt werden, auf diesem letztgenannten Gebiet von Zöllen und anderen Abgaben und Steuern befreit sind, die von den Waren bei Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr erhoben werden;

2. die Treib- und Schmierstoffe, die Ersatzteile, die Normalausrüstung und die Bordvorräte, die zur Verwendung der im obigen Absatz 1 bezeichneten Luftfahrzeuge bestimmt sind, bei ihrer Ankunft auf dem Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles oder bei ihrem Abflug von diesem von Zöllen, Untersuchungsgebühren oder anderen ähnlichen Abgaben und Gebühren befreit sind;

3. die Treib- und Schmierstoffe, die von dem einen Vertragschließenden Teil auf dem Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles an Bord der von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen verwendeten Luftfahrzeuge genommen und wieder ausgeführt werden von Zöllen, Verbrauchsabgaben und anderen inländischen Abgaben und Gebühren befreit bleiben.

Artikel 4. VERTRETUNG DER FLUGLINIENUNTERNEHMEN

Jedes von einem Vertragschließenden Teil namhaft gemachte Fluglinienunternehmen kann auf den Luftfahrzeugen und in den Städten des anderen Vertragschließenden Teiles, in denen es beabsichtigt, seine eigene Vertretung zu errichten, sein erforderliches eigenes technisches und administratives Personal unterhalten. Sofern ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen darauf verzichtet, auf den Flughäfen des anderen Vertragschließenden Teiles eine eigene Organisation zu haben, wird es nach Möglichkeit das Personal der Flughäfen oder dasjenige eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens des anderen Vertragschließenden Teiles mit allfälligen Arbeiten betrauen.

Artikel 5. ANERKENNUNG VON ZEUGNISSEN UND AUSWEISEN

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einem Vertragschließenden Teil ausgestellt oder als gültig erklärt wurden und noch gültig sind, werden vom anderen Vertragschließenden Teil für den Betrieb der im beiliegenden Anhang festgelegten Flugstrecken als gültig anerkannt. Jeder Vertragschließende Teil behält sich jedoch das Recht vor, für den Flugverkehr über seinem Hoheitsgebiet die Befähigungszeugnisse und Ausweise, die seinen eigenen Staatsangehörigen vom anderen Vertragschließenden Teil oder von irgendeinem anderen Staat ausgestellt wurden, nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 6. ANWENDUNG DER LUFTVERKEHRSVORSCHRIFTEN, VORSCHRIFTEN BETREFFEND DEN EINFLUG UND DEN AUSFLUG

Die Gesetze und Vorschriften jedes Vertragschließenden Teiles betreffend den Einflug in sein und Ausflug aus seinem Gebiet der im internationalen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr der genannten Luftfahrzeuge während ihres Aufenthaltes innerhalb seines Gebietes sind auf die Luftfahrzeuge des oder der vom anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmens oder Fluglinienunternehmen anzuwenden.

Die Fluggäste, Besatzungen und Absender von Fracht haben sich entweder persönlich oder durch einen in ihrem Namen und auf ihre Rechnung handelnden Dritten gemäß den im Gebiet jedes Vertragschließenden Teiles geltenden Gesetzen und Vorschriften über den Einflug. Aufenthalt und Ausflug von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht zu verhalten, wie zum Beispiel jenen über den Einflug, die Abfertigungsformalitäten, die Einreise, Zoll- und Quarantänevorschriften.

Artikel 7. AUSÜBUNG DER GEWÄHRTEN RECHTE

Jeder Vertragschließende Teil behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die Betriebsbewilligung zu verweigern oder eine derartige Bewilligung zu widerrufen, wenn er aus berechtigten Gründen der Meinung ist, daß ihm nicht der Beweis erbracht wurde, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens beim anderen Vertragschließenden Teil oder seinen Staatsangehörigen liegen oder wenn dieses Fluglinienunternehmen die in Artikel 6 bezeichneten Gesetze und Vorschriften nicht befolgt oder den sich aus dem vorliegenden Abkommen ergebenden Verpflichtungen nicht naehkommt.

Jeder Vertragschließende Teil soll dieses Recht erst nach einer Konsultation gemäß nachstehendem Artikel 9 ausüben, sofern eine sofortige Einstellung des Fluglinienunternehmens oder die sofortige Auferlegung der einschränkenden Bedingungen nicht erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Verordnungen zu verhindern.

Artikel 8. KÜNDIGUNG DES ABKOMMENS

Jeder Vertragschließende Teil kann jederzeit dem anderen Vertragschließenden Teil seinen Wunsch bekanntgeben, das vorliegende Abkommen zu kündigen. Eine diesbezügliche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis zu bringen. Die Kündigung wird neun Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung beim anderen Vertragschließenden Teil wirksam, sofern diese Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Falls der Vertragschließende Teil, der eine solche Benachrichtigung erhält, deren Empfang nicht bestätigt, so wird angenommen, daß die genannte Benachrichtigung fünfzehn (15) Tage nach ihrem Eintreffen am Sitz der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation eingegangen ist.

Artikel 9. BERATUNGEN ZWISCHEN DEN LUFTFAHRTBEHÖRDEN

Jeder Vertragschließenden Teil kann jederzeit eine Konsultation zwischen den zuständigen Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile bezüglich der Auslegung, Anwendung oder Abänderungen des vorliegenden Abkommens und dessen Anhanges verlangen.

Diese Beratung hat spätestens innherhalb von 60 Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Eintreffens des Ersuchens an, zu beginnen.

Die Abänderungen, deren Vornahme zu diesem Abkommen beschlossen wurden, treten nach Bestätigung durch einen Notenwechsel auf diplomatischem Weg in Kraft.

Artikel 10. BEILEGUNG VON MEINUNGSVERSCHIEDENHEITEN

a) Wenn eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung des vorliegenden Abkommens nicht gemaß den Bestimmungen des Artikels 9 entweder zwischen den Luftfahrtbehörden oder den Regierungen der Vertragschließenden Teile beigelegt werden konnte, wird sie auf Ersuchen eines der beiden Vertragschließenden Teile einem Schiedsgericht unterbreitet.

b) Dieses Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern. Jeder der beiden Regierungen bestellt einen Schiedsrichter; diese beiden Schiedsrichter ernennen einvernehmlich einen Staatsbürger eines dritten Staates zum Vorsitzenden.

Wenn die beiden Schiedsrichter nicht binnen zwei Monaten ab dem Zeitpunkt, zu dem eine der beiden Regierungen die schiedsgerichtliche Beilegung des Streites vorgeschlagen hat, bestellt sind, oder wenn innerhalb des auf ihre Bestellung folgenden Monats die beiden Schiedrichter bezüglich der Namhaftmachung eines Vorsitzenden keine Einigung erzielen konnten, kann jeder Vertragschließende Teil den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

c) Das Schiedsgericht entscheidet, wenn es ihm nicht möglich ist, die Meinungsverschiedenheit freundschaftlich beizulegen, mit Stimmenmehrheit. Wenn die beiden Vertragschließenden Teile nichts anderes bestimmen, regelt es die Grundsätze des Verfahrens und bestimmt seinen Stiz selbst.

d) Die beiden Vertragschließenden Teile verpflichten sich, die im Laufe des Verfahrens verfügten vorläufigen Maßnahmen sowie die schiedsgerichtliche Eintscheidung zu befolgen. Diese letztere ist in allen Fällen als endgültig anzusehen.

e) Wenn einer der Vertragschließenden Teile die Entscheidungen der Scheidsrichter nicht befolgt, kann der andere Vertragschließende Teil für die Dauer dieses Mangels die Rechte oder Privilegien, welche er im Rahmen des vorliegenden Abkommens dem schuldigen Vertragschließenden Teil gewährt hat, beschränken, untersagen oder widerrufen.

f) Jeder Vertragschließende Teil trägt die Kosten seines Schiedsrichters und die Hälfte der Kosten des bestellten Vorsitzenden.

Artikel 11. REGISTRIERUNG DES ABKOMMENS

Das vorliegende Abkommen und dessen Anhang sind der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Registrierung bekanntzugeben.

Artikel 12. ANPASSUNG AN MULTILATERALE ABKOMMEN

Das vorliegende Abkommen ist mit jedem multilateralen Abkommen über die Zivilluftfahrt, durch welches die beiden Vertragschließenden Teile gebunden werden, in Übereinstimmung zu bringen.

Artikel 13. VEREINBARTE FLUGLINIEN

Die Österreichische Bundesregierung gewährt der Regierung Seiner Majestät des Königs von Marokko und ihrerseits gewährt die Regierung Seiner Majestät des Königs von Marokko des Österreichischen Bundesregierung das Recht, durch eines der von ihrer Regierung namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die auf den im Anhang zum vorliegenden Abkommen bezeichneten Flugstrekkenplänen festgelegten Fluglinien zu betreiben. Diese Fluglinien werden in der Folge mit dem Ausdruck „vereinbarte Fluglinien" bezeichnet.

Artikel 14. ERFORDERLICHE BEWILLIGUNGEN

a) Die vereinbarten Fluglinien können nach Wunsch des Vertragschließenden Teiles, dem diese Rechte gewährt wurden, sofort oder zu einem späteren Zeitpunkt unter der Bedingung in Betrieb genommen werden, daß:

1. der Vertragschließende Teil, dem die Rechte gewährt wurden, zum Betrieb der festgelegten Flugstrecke oder der festgelegten Flugstrekken ein oder mehrere Luftbeförderungsunternehmen namhaft gemacht hat;
2. der Vertragschließende Teil, der die Rechte gewährt, dem oder den interessierten Unternehmen unter den im nachstehenden Absatz *b)* vorgesehenen Bedingungen die erforderliche Betriebsbewilligung erteilt hat, die vorbehaltlich der Bestimmungen des obigen Artikels 7 so rasch als möglich auszustellen ist.

b) Die namhaft gemachten Unternehmen können verhalten werden, den Luftfahrtbehörden des die Rechte gewährenden Vertragschließenden Teiles nachzuweisen, daß sie in der Lage sind, den Erfordernissen zu entsprechen, die von den Gesetzen und Vorschriften, welche von diesen Behörden üblicherweise für den Betrieb der kommerziellen Luftbeförderungsunternehmen angewendet werden, vorgeschrieben sind.

Artikel 15. FLUGVERKEHRSRECHTE

Das oder die von einem der Vertragschließenden Teile gemäß dem vorliegenden Abkommen namhaft gemachte oder gemachten Fluglinienunternehmen genießen auf dem Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles das Recht, im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Waren bei den Landungen und auf den im beiliegenden Anhang aufgezählten Strecken aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel 16. GERECHTE BEHANDLUNG

Den von jedem der Vertragschließenden Teile namhaft gemachten Fluglinienunternehmen ist eine gerechte und gleichartige Behandlung zuzusichern, damit sie gleiche Möglichkeiten für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien vorfinden.

Sie haben auf den gemeinsam betriebenen Strekken ihre wechselseitigen Interessen zu berücksichtigen, um nicht ungebührlich ihre Fluglinien zu beeinträchtigen.

Artikel 17. KAPAZITÄTSVORSCHRIFTEN

a) Der Betrieb der Fluglinien zwischen dem österreichischen Hoheitsgebiet und dem marokkanischen Hoheitsgebiet oder umgekehrt auf dem im Anhang zum vorliegenden Abkommen genannten Flugstreckenplan stellt für die beiden Länder ein grundlegendes und wesentliches Recht dar.

b) Für den Betrieb dieser Fluglinien:

1. wird, vorbehaltlich des nachstehenden Absatzes 3, die Kapazität gleichmäßig zwischen den marokkanischen Unternehmen und den österreichischen Unternehmen aufgeteilt;

2. wird die auf jeder der Strecken bereitgestellte Gesamtkapazität der vernünftigerweise vorhersehbaren Nachfrage angepaßt.

Um den Erfordernissen eines unvorhergesehenen oder momentanen Verkehrs auf diesen Strecken zu entsprechen, haben die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen mit einander geeignete Maßnahmen zu beschließen, um dieser vorübergehenden Verkehrssteigerung nachzukommen. Sie setzen davon unverzüglich die Luftfahrtbehörden ihrer Länder in Kenntnis, die sich konsultieren können, wenn sie dies für zweckdienlich halten;

3. Wenn eines der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen auf einer oder auf mehreren Flugstrecken die ihm zugestandene Beförderungskapazität teilweise oder zur Gänze nicht auszunützen wünscht, hat es mit dem anderen namhaft gemachten Fluglinienunternehmen das Einvernehmen herzustellen, um diesem für eine bestimmte Zeit die Beförderungskapazität, über die es im vorgesehenen Rahmen verfügt, zur Gänze oder teilweise zu übertragen.

Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen, das seine Rechte ganz oder teilweise übertragen hat, kann nach Ablauf der genannten Frist wieder voll in seine Rechte eintreten.

Artikel 18. BETRIEBSPROGRAMM — KONTROLLE DER STATISTIK

a) Die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen haben den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile nicht später als 30 Tage vor Beginn des Betriebes der vereinbarten Fluglinien die Art des Transports, die verwendeten Typen und die vorgesehenen Flugpläne bekanntzugeben. Diese Regelung gilt auch für spätere Änderungen.

b) Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragschließenden Teiles haben den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragschließenden Teiles auf deren Ersuchen alle regelmäßigen und sonstigen statistischen Unterlagen über die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen zu übermitteln, welche billigerweise zum Zwecke der Überprüfung des durch ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen des ersteren Vertragschließenden Teiles bereitgestellten Beförderungsangebotes gefordert werden können. Diese Statistiken haben alle erforderlichen Angaben zu enthalten, um Umfang sowie Ursprung und Bestimmung des Verkehrs zu ermitteln.

Artikel 19. TARIFE

a) Die Festsetzung der auf den vereinbarten Fluglinien, die die im vorliegenden Abkommen genannten österreichischen und marokkanischen Strecken befliegen, anzuwendenden Tarife hat nach Möglichkeit durch Vereinbarung zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen zu erfolgen.

Diese Unternehmen haben vorzugehen:

1. entweder in Durchführung der Beschlüsse, die durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angenommen wurden;

2. oder durch direktes Einvernehmen nach Konsultierung, falls erforderlich, mit Flugbeförderungsunternehmen dritter Staaten, welche dieselbe Strecke zur Gänze oder zum Teil befliegen.

b) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrbehörden jedes Vertragschließenden Teiles spätestens dreißig (30) Tage vor dem vorgesehenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen; in besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung dieser Behörden herabgesetzt werden.

c) Können die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen eine Tarifvereinbarung gemäß den Bestimmungen des obigen Absatzes *a*) nicht erzielen, oder erklärt sich einer der beiden Vertragschließenden Teile mit einem Tarif, der ihm gemäß den Bestimmungen des vorstehenden Absatzes *b*) unterbreitet wurde, nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile versuchen, eine zufriedenstellende Regelung zu erreichen.

Als letztes Mittel wird das in Artikel 10 des vorliegenden Abkommens vorgesehene schiedsgerichtliche Verfahren herangezogen werden.

Solange die schiedsgerichtliche Entscheidung nicht ausgesprochen ist, hat der Vertragschließende Teil, welcher seine Unzufriedenheit mit einem Tarif mitgeteilt hat, das Recht, vom anderen Vertragschließenden Teil die Beibehaltung der bisher in Kraft stehenden Tarife zu verlangen.

Article 20. LIBERALISIERTE FLÜGE — BEDINGUNGEN

a) Jeder Vertragschließende Teil gewährt den interessierten Fluglinienunternehmen des anderen Vertragschließenden Teiles die Bewilligung, nichtplanmäßige kommerzielle Luftbeförderungen aus oder nach seinem Gebiet durchzuführen, ohne Auferlegung der in Artikel 5 Absatz 2 der Konvention vorgesehenen „Vorschriften, Bedingungen und Einschränkungen" sofern solche Luftfahrzeuge eingesetzt werden bei:

1. Flügen zur Durchführung von Katastrophenoder Noteinsätzen;

2. Taxi-Passagierflügen mit Gelegenheitscharakter auf Bestellung, vorausgesetzt, daß das Luftfahrzeug über eine Kapazität von nicht mehr als sechs Sitzen verfügt und daß der Bestimmungsort durch die Mieter gewählt und kein Teil des Fassungsraumes öffentlich weiterverkauft wird;

3. Flügen, bei welchen der gesamte Laderaum durch eine einzelne Person (Einzelperson, Firma, Gesellschaft oder Institution) für die Beförderung ihres Personals oder ihrer Waren gemietet wird, vorausgesetzt, daß kein Teil dieses Fassungsraumes weiterverkauft wird.

b) Die gleiche Behandlung gilt für Luftfahrzeuge, die zu einer der folgenden Beförderungsarten eingesetzt sind:

1. Ausschließlich zur Beförderung von Fracht;

2. zur Beförderung von Fluggästen zwischen Gebieten, die keine Verbindung durch planmäßige Fluglinien aufweisen;

3. zu Einzelflügen, bei denen kein Unternehmer gemäb diesem Unterabschnitt zu mehr als einem Flug monatlich zwischen den beiden gleichen Verkehrszentren mit allen ihm verfügbaren Luftfahrzeugen berechtigt ist.

Jedoch kann jeder Vertragschließende Teil die Einstellung der in Absatz *b*) dieses Artikels festgesetzten Beförderungsarten verlangen, wenn er der Ansicht ist, daß diese die Interessen seiner regelmäßigen Luftverkerhrslinien beeinträchtigen.

Ferner kann bezüglich der in Unterabschnitt 2 dieses Absatzes angeführten Beförderungsart jeder Vertragschließende Teil frei die Ausdehnung der Gebietc (einschließlich des oder der in Betracht kommenden Flughafens oder Flughäfen) festsetzen und jederzeit eine solche Festsetzung abändern.

Artikel 21. INKRAFTTRETEN DES ABKOMMENS

Das vorliegende Abkommen tritt 60 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die beiden Vertragschließenden Teile einander auf diplomatischem Wege die Durchführung des entsprechenden verfassungsmäßigen Verfahrens bekanntgegeben haben.

ZU URKUND DESSEN haben die Unterfertigten, von ihren Regierungen hiezu ordnungsgemäß bevollmächtigt, das vorliegende Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Rabat am 22. Oktober 1975 in zwei Ausfertigungen, in deutscher und französischer Sprache, wobei beide Texte gleichermaßen authentisch sind.

Für die Österreichische Bundesregierung:
JOHANNES WILLFORT

Für die Regierung Seiner Majestät des Königs von Marokko:
MOHAMED MEKOUAR

ANHANG

I. Das von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte Fluglinienunternehmen hat das Recht, die vereinbarten Fluglinien in beiden Richtungen auf den nachstehend festgelegten Flugstrekken zu betreiben:

1. Abflugspunkte: Punkte in Österreich
2. Bestimmungspunkte: Casablanca oder Agadir oder Marrakesch oder Tanger

II. Das von der Regierung Seiner Majestät des Königs von Marokko namhaft gemachte Fluglinienunternehmen hat das Recht, die vereinbarten Fluglinien in beiden Richtungen auf den nachstehend festgelegten Flugstrecken zu betreiben:

1. Abflugspunkte: Punkte in Marokko
2. Bestimmungspunkte: Wien

III. Die Zwischenpunkte oder Punkte über die jeweiligen Hoheitsgebiete der Vertragschließenden Teile hinaus können von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen ohne Recht der fünften Freiheit betrieben werden.

ACCORD[1] RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE ROI DU MAROC

Le Gouvernement Fédéral d'Autriche et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc,

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre l'Autriche et le Maroc et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine;

Désireux d'appliquer à ces transports les principes et dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944[2], ci-après désignée « la Convention », sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier. OCTROI DES DROITS

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement des relations aériennes civiles internationales énumérées à l'Annexe ci-jointe.

Article 2. DÉFINITIONS

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe :

a) Le mot « territoire » s'entendra au sens de l'article 2 de la Convention.

b) L'expression « Autorités Aéronautiques » signifie :

— En ce qui concerne l'Autriche, le Ministère Fédéral des Transports,

— En ce qui concerne le Maroc, le Ministère des Travaux Publics, Direction de l'Air;

c) L'expression « entreprise désignée » signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes aura désignée par écrit, conformément à l'article 17, comme étant l'entreprise autorisée à exploiter les services agréés dans le cadre du présent Accord.

d) Les expressions « équipement de bord », « provisions de bord » et « rechanges » s'entendront au sens des définitions figurant à l'Annexe 9 de la Convention.

Article 3. REDEVANCE; DROITS ET DOUANE

Afin d'éviter toute pratique discriminatoire et d'assurer une parfaite égalité de traitement, les Parties Contractantes conviennent que :

a) Les taxes ou droits fiscaux et redevances perçus par chaque Partie Contractante pour l'utilisation des aérodromes et autres installations aéronau-

[1] Entré en vigueur le 29 mars 1981, soit 60 jours après que les Parties contractantes se furent notifié (les 29 septembre 1980 et 28 janvier 1981) l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises, conformément à l'article 21.

[2] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217, vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

tiques sur son territoire par les aéronefs de l'autre Partie Contractante ne devront pas être plus élevés que ceux payés par les aéronefs nationaux de même type employés à des services internationaux similaires;

b) Sous réserve de l'observation des règlements de la Partie Contractante intéressée :

1. Les aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'une des Parties Contractantes, introduits sur le territoire de l'autre Partie Contractante, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les rechanges, l'équipement de bord, les provisions de bord, et le matériel en général, exclusivement destinés à l'usage des aéronefs, importés et réexportés avec ces aéronefs, seront exemptés sur ce dernier territoire des droits de douane et autres droits et taxes perçus sur les marchandises à l'entrée, à la sortie et en transit.

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord destinées à l'usage des aéronefs désignés au paragraphe 1 ci-dessus seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ de celui-ci, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires.

3. Les carburants et huiles lubrifiantes, mis à bord des aéronefs utilisés par les entreprises désignées d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre et réemportés, resteront exemptés des droits de douane, impôts de consommation et autres droits et taxes nationaux.

Article 4. REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES

Toute entreprise désignée par une Partie Contractante pourra maintenir son propre personnel technique et administratif indispensable sur les aéronefs et dans les villes de l'autre Partie Contractante où elle a l'intention d'avoir sa propre représentation. Dans la mesure où une entreprise désignée renonce à avoir une organisation propre sur les aéroports de l'autre Partie Contractante, elle chargera, autant que possible, des travaux éventuels le personnel des aéroports ou celui d'une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

Article 5. RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante aux fins d'exploitation des routes aériennes spécifiées à l'Annexe ci-jointe. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valable, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante, ou par tout autre Etat.

Article 6. APPLICATION DES RÈGLEMENTS AÉRIENS; RÈGLEMENTS RELATIFS À L'ENTRÉE ET À LA SORTIE

Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant

en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie, des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes et à la quarantaine.

Article 7. EXERCICE DES DROITS ACCORDÉS

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation ou de révoquer une telle autorisation lorsque, pour des motifs fondés, elle estime ne pas avoir la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de l'autre Partie Contractante ou de nationaux de cette dernière ou lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 6 ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

Chaque Partie Contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation au sens de l'article 9 ci-dessous à moins qu'un arrêt immédiat de l'exploitation ou l'application immédiate de conditions restrictives ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois et règlements.

Article 8. DÉNONCIATION DE L'ACCORD

Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation aura effet neuf mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. Au cas où la Partie Contractante qui reçevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait tenue pour reçue quinze (15) jours après sa réception, au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 9. CONSULTATION ENTRE LES AUTORITÉS AÉRONAUTIQUES

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation entre les Autorités Aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent Accord et de son Annexe.

Cette consultation commencera au plus tard dans les [soixante] (60) jours à compter du jour de réception de la demande.

Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter à cet Accord entreront en vigueur après confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

Article 10. RÈGLEMENTS DES DIFFÉRENDS

a) Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'article 9, soit entre les Autorités Aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis sur demande d'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

b) Ce tribunal arbitral sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme président.

Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si dans le cours du mois suivant leur désignation, les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un président, chaque Partie Contractante pourra demander au président du Conseil de l'organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires.

c) Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui même ses principes de procédure et détermine siège.

d) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

e) Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre, ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut.

f) Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du président désigné.

Article 11. ENREGISTREMENT DE L'ACCORD

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

Article 12. CONFORMITÉ AUX CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Le présent Accord devra être mis en harmonie avec tout accord de caractère multilatéral relatif à l'aviation civile qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 13. SERVICES AGRÉÉS

Le Gouvernement Fédéral d'Autriche accorde au Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc, et réciproquement, le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc accorde au Gouvernement Fédéral d'Autriche le droit de faire exploiter par une ou des entreprises aériennes désignées par leur Gouvernement respectif, les services aériens spécifiés aux tableaux des routes figurant à l'Annexe au présent Accord. Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression « services agréés ».

Article 14. AUTORISATIONS NÉCESSAIRES

a) Les services agréés pourront être exploités immédiatement ou à une date ultérieure au choix de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés à condition que :

1. La Partie Contractante à laquelle les droits ont été accordés ait désigné une ou des entreprises de transport aérien pour exploiter la ou les routes spécifiées.
2. La Partie Contractante qui accorde les droits ait donné, dans les conditions prévues au paragraphe *b* ci-dessous, à l'entreprise ou aux entreprises intéressées, l'autorisation d'exploitation requise laquelle devra être accordée,

dans le plus court délai possible, sous réserve des dispositions de l'article 7 ci-dessus.

b) Les entreprises désignées pourront être appelées à fournir aux Autorités Aéronautiques de la Partie Contractante qui concède les droits, la preuve qu'elles se trouvent en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien.

Article 15. DROITS DE TRAFIC

La ou les entreprises aériennes désignées par l'une des Parties Contractantes, conformément au présent Accord, bénéficieront sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises aux escales et sur les routes énumérées à l'Annexe ci-jointe.

Article 16. EGALITÉ DE TRAITEMENT

Les entreprises désignées par chacune des deux Parties Contractantes devront être assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés.

Elles devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels, afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

Article 17. CAPACITÉ

a) L'exploitation des services entre le territoire autrichien et le territoire marocain ou vice-versa, services exploités sur les routes figurant au tableau de l'Annexe au présent Accord, constitue pour les deux pays un droit fondamental et primordial.

b) Pour l'exploitation de ces services :

1. La capacité sera répartie également entre les entreprises autrichiennes et marocaines sous réserve du paragraphe 3 ci-dessous;

2. La capacité totale mise en œuvre, sur chacune des routes, sera adaptée aux besoins qu'il est raisonnable de prévoir.

Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises aériennes désignées devront décider entre elles des mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire de trafic. Elles en rendront compte immédiatement aux Autorités Aéronautiques de leurs pays respectifs qui pourront se consulter si elles le jugent utile;

3. Au cas où l'une des entreprises désignées ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes, soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui lui a été concédée, elle s'entendra avec l'autre entreprise désignée en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport dont elle dispose dans la limite prévue.

L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

Article 18. PROGRAMME D'EXPLOITATION, CONTRÔLE DES STATISTIQUES

a) Les entreprises désignées indiqueront aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, trente [(30)] jours au plus tard avant le début de

l'exploitation des services agréés, la nature du transport, les types utilisés et les horaires envisagés. La même règle est valable pour les changements ultérieurs.

b) Les Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront sur demande aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante toutes données statistiques régulières ou autres des entreprises désignées pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité de transport offerte par une entreprise désignée de la première Partie Contractante. Ces statistiques contiendront toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

Article 19. TARIFS

a) La fixation des tarifs à appliquer sur les services agréés desservant les routes autrichiennes et marocaines figurant au présent Accord sera faite dans la mesure du possible par accord entre les entreprises désignées.

Ces entreprises procéderont :

1. Soit en appliquant les résolutions qui auront pu être adoptées par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international (I.A.T.A.);
2. Soit par entente directe, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien de pays tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours.

b) Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante au minimum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux sous réserve de l'accord de ces Autorités.

c) Si les entreprises de transport aérien désignées ne parvenaient pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe *a* ci-dessus ou si l'une des Parties Contractantes faisait connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe *b* précédent, les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceraient d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il sera fait recours à l'arbitrage prévu à l'article 10 du présent Accord.

Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante qui aura fait connaître son désaccord, aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs préalablement en vigueur.

Article 20. VOLS LIBÉRALISÉS; CONDITIONS

a) Chaque Partie Contractante accordera aux entreprises intéressées de l'autre Partie Contractante l'autorisation d'effectuer des transports aériens commerciaux non réguliers en provenance ou à destination de son territoire, sans lui imposer les « réglementations, conditions et restrictions » prévues au 2e alinéa de l'article 5 de la Convention lorsque ces aéronefs sont utilisés pour l'une des activités suivantes :

1. Transports effectués à des fins humanitaires ou en cas de nécessité impérieuse;

2. Transports de passagers par taxi aérien, à caractère occasionnel et effectués à la demande à condition que l'aéronef ne comporte pas une capacité de plus de six sièges, que la destination soit choisie par les preneurs et qu'aucune partie de ladite capacité ne soit cédée au public;
3. Transports effectués par des aéronefs dont toute la capacité est louée à une même personne physique ou morale pour le transport de son personnel ou de ses marchandises, pourvu qu'aucune partie de cette capacité ne soit cédée à un tiers.

b) Il en est de même pour les aéronefs utilisés pour l'une des activités suivantes :

1. Transports exclusifs de frêt;
2. Transports de passagers entre régions qui n'ont pas entre elles de liaisons par services aériens réguliers;
3. Transports isolés, étant entendu qu'aux termes du présent alinéa aucun transporteur n'a droit pour l'ensemble des aéronefs dont il dispose, à plus d'un transport par mois entre deux mêmes centres de trafic.

Toutefois, chaque Partie Contractante peut exiger l'abandon des activités prévues au paragraphe *b* du présent article, si elle estime que celles-ci sont préjudiciables aux intérêts de ses services aériens réguliers.

De plus, en ce qui concerne l'activité mentionnée à l'alinéa 2 du présent paragraphe, chaque Partie Contractante peut définir librement l'étendue des régions (notamment le ou les aérodromes considérés) et modifier cette définition à tout moment.

Article 21. ENTRÉE EN VIGUEUR DE L'ACCORD

Le présent Accord entrera en vigueur [soixante] (60) jours après la date à laquelle les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié par voie diplomatique l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

EN FOI DE QUOI, les représentants soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont apposé leurs signatures au présent accord.

FAIT à Rabat, le 22 octobre 1975 en double exemplaire en langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement Fédéral d'Autriche :
JOHANNES WILLFORT

Pour le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc :
MOHAMED MEKOUAR

ANNEXE

I. L'entreprise désignée par le Gouvernement Fédéral d'Autriche aura le droit d'exploiter les services agréés dans les deux directions des routes spécifiées ci-dessous :

1. Points de départ : Points en Autriche
2. Points de destination : Casablanca ou Agadir ou Marrakech ou Tanger

II. L'entreprise désignée par le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc aura le droit d'exploiter les services agréés dans les deux directions des routes spécifiées ci-dessous:

1. Points de départ : Points au Maroc
2. Points de destination : Vienne

III. Les points intermédiaires et au-delà des territoires respectifs des Parties Contractantes pourront être exploités par les entreprises désignées sans droit de 5e liberté.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT[1] BETWEEN THE FEDERAL GOVERNMENT OF AUSTRIA AND THE GOVERNMENT OF HIS MAJESTY THE KING OF MOROCCO

The Federal Government of Austria and the Government of His Majesty the King of Morocco,

Desiring to promote the development of air transport between Austria and Morocco and to pursue international co-operation in this sphere to the widest extent possible;

Desiring to apply to such transport the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944,[2] hereinafter called "the Convention", have agreed as follows:

Article 1. GRANT OF RIGHTS

The Contracting Parties grant each other the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing the international civil air services enumerated in the Annex thereto.

Article 2. DEFINITIONS

For the application of this Agreement and the Annex thereto:

(*a*) The term "territory" has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;

(*b*) The term "Aeronautical Authorities" means:

— In the case of Austria, the Federal Ministry of Transport;

— In the case of Morocco, the Ministry of Public Works and Communications, Directorate of Air;

(*c*) The term "designated airline" means an airline designated in writing by one of the Contracting Parties, in accordance with article 17, as the airline authorized to operate the agreed services hereunder;

(*d*) The terms "aircraft equipment", "aircraft stores" and "spare parts" have the meanings assigned to them by the definitions in Annex 9 of the Convention.

Article 3. CHARGE — DUTIES AND CUSTOMS

In order to avoid any discriminatory practices and to ensure complete equality of treatment, the Contracting Parties have agreed that:

(*a*) The fees or other duties and charges levied by each Contracting Party for the use of aerodromes and other aeronautical facilities in its territory by aircraft of

[1] Came into force on 29 March 1981, i.e., 60 days after the Contracting Parties had notified each other (on 29 September 1980 and 28 January 1981) of the completion of the required constitutional formalities, in accordance with article 21.

[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

the other Contracting Party shall not be higher than those paid by national aircraft of the same type engaged in similar international services;

(*b*) Subject to the regulations of the Contracting Party concerned:

1. Aircraft used by the designated airlines of one Contracting Party, together with the fuel, lubricating oils, spare parts, aircraft equipment, aircraft stores and the general materials to be used solely by the aircraft and imported and re-exported therewith, shall be exempt, upon admission to the territory of the other Contracting Party, from customs duties and other duties and fees levied on the import, export and transit of goods.

2. The fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and stores to be used by the aircraft designated in paragraph 1 above shall, upon arrival in or departure from the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees or other similar duties and fees.

3. The fuels and lubricants placed on board the aircraft used by the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other, and subsequently re-exported, shall be exempt from customs duties, taxes on consumption and other national duties and taxes.

Article 4. REPRESENTATION OF AIRLINES

Any airline designated by one Contracting Party may maintain on the aircraft or in the cities of the other Contracting Party such administrative and technical staff as the designated airline may deem necessary as its representatives. Where a designated airline declines to maintain its own staff at the airports of the other Contracting Party, it shall as far as possible assign any work to the airport staff or to the staff of a designated airline of the other Contracting Party.

Article 5. RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

Certificates of airworthiness and certificates and licences issued or validated by one of the Contracting Parties and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purposes of operating the air routes specified in the Annex hereto. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flight over its territory, certificates and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

Article 6. APPLICATION OF AIR REGULATIONS; REGULATIONS CONCERNING ADMISSION AND DEPARTURE

The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft during their stay in its territory, shall be applied to aircraft of the airline or airlines of the other Contracting Party.

Passengers, crews and shippers of goods shall be required to comply either personally or through a third party acting in their name and on their behalf, with the laws and regulations governing the admission to, stay in and departure from the territory of each Contracting Party of passengers, crews or goods, such as those which apply to admission, clearance formalities, immigration, customs and quarantine.

Article 7. EXERCISE OF RIGHTS GRANTED

Each Contracting Party reserves the right to refuse authorization to an airline designated by the other Contracting Party or to revoke such authorization if, on valid grounds, it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Contracting Party or in its nationals, or if that airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article 6, or fails to fulfill its obligations under this Agreement.

Each Contracting Party shall exercise this right only after consultation as provided for in article 9 below, unless an immediate suspension of operations or the imposition of restrictive conditions is essential to prevent further infringements of the laws or regulations.

Article 8. TERMINATION OF THE AGREEMENT

Either Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notification shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. The termination shall become effective nine months after the date of receipt of the notification by the other Contracting Party, unless it is withdrawn by mutual agreement before the end of that period. If the other Contracting Party does not acknowledge receipt of the notification, it shall be deemed to have been received fifteen (15) days after its receipt at the headquarters of the International Civil Aviation Organization.

Article 9. CONSULTATION BETWEEN THE AERONAUTICAL AUTHORITIES

Either Contracting Party may at any time request consultation between the competent Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties concerning the interpretation, application or modification of this Agreement and the Annex thereto.

Such consultation shall begin within sixty (60) days from the receipt of the request.

Any decisions with respect to modifications of this Agreement shall enter into force upon confirmation by an exchange of notes through the diplomatic channel.

Article 10. SETTLEMENTS OF DISPUTES

(*a*) In the event that a dispute relating to the interpretation or application of this Agreement has not been settled in accordance with the provisions of article 9, either by the Aeronautical Authorities or by the Governments of the Contracting Parties, it shall be referred to an arbitral tribunal at the request of one of the Contracting Parties.

(*b*) The arbitral tribunal shall be composed of three members. Each of the two Governments shall appoint its arbitrators; these two arbitrators shall agree on the appointment of a national of a third State as president.

If within a period of two months from the day on which one of the two Governments proposed the settlement of the dispute by arbitration, the two arbitrators have not been designated, or if within the month following their designation, the arbitrators have not reached agreement on the appointment of a president, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments.

(*c*) If the arbitral tribunal is unable to settle the dispute amicably, it shall decide by majority vote. Unless the Contracting Parties agree otherwise, it shall determine its own rules of procedure and seat.

(*d*) The Contracting Parties undertake to comply with any interim measures decreed during the proceedings and with the arbitral decision, which shall be deemed final in all cases.

(*e*) If and so long as either Contracting Party fails to comply with the decisions of the arbitrators, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

(*f*) Each Contracting Party shall defray the expenses involved in the activities of its arbitrator and half the expenses of the designated president.

Article 11. REGISTRATION OF THE AGREEMENT PARAGRAPH

This Agreement and the Annex thereto shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 12. CONFORMITY WITH MULTILATERAL AGREEMENTS

This Agreement shall be made to conform with any multilateral agreement relating to civil aviation which may become binding on both Contracting Parties.

Article 13. AGREED SERVICES

The Federal Government of Austria grants to the Government of His Majesty the King of Morocco, and the Government of His Majesty the King of Morocco reciprocally grants to the Federal Government of Austria, the right to arrange for the operation, by an airline or airlines designated by their respective Governments, of the air services specified in the schedules which appear in the Annex to this Agreement. Those services will hereinafter be designated by the term "agreed services".

Article 14. NECESSARY AUTHORIZATIONS

(*a*) The agreed services may be operated immediately or subsequently, at the discretion of the Contracting Party to which the rights are granted, on condition that:

1. The Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline or airlines to operate the specified route or routes;
2. The Contracting Party which grants the rights has granted the necessary operating licence to the airline or airlines in question under the conditions specified in paragraph (*b*) below, the said licence shall be granted in the shortest possible time, subject to the provisions of article 7 above.

(*b*) The designated airlines may be required to satisfy the Aeronautical Authorities of the Contracting Party which grants the rights that they are in a position to fulfil the conditions provided for under the laws and regulations normally applied by those authorities with respect to the operation of commercial airlines.

Article 15. TRAFFIC RIGHTS

The airline or airlines designated by either of the Contracting Parties in accordance with this Agreement shall enjoy, in the territory of the other

Contracting Party, the right to discharge and take on board passengers, mail and cargo in international traffic at the landing points and on the routes specified in the Annex hereto.

Article 16. EQUAL TREATMENT

The airlines designated by each of the two Contracting Parties shall receive just and equitable treatment so that they may enjoy equal opportunity for the operation of the agreed services.

They shall take into consideration their mutual interests on the routes operated in common so as not to affect unduly their respective services.

Article 17. CAPACITY

(*a*) The operation of services between Austrian territory and Moroccan territory, or vice versa, on the routes specified in the schedule which appears in the Annex to this Agreement, shall be a fundamental and primary right of both countries.

(*b*) For the operation of these services:

1. Capacity shall be shared equally between the Austrian and Moroccan airlines, subject to paragraph 3 below;

2. The total capacity to be provided on each of the routes shall be adapted to the reasonably anticipated demand.

In order to respond to an unanticipated or momentary demand for traffic on these routes, the designated airlines shall decide together on appropriate measures to satisfy this temporary increase in traffic. They shall immediately give notice of their decision to the Aeronautical Authorities of their respective countries, who may consult each other if they deem it appropriate;

3. Should one of the designated airlines not wish to use a part or all of the transport capacity allotted to it on one or more routes, it shall reach agreement with the other designated airline to transfer to the latter, for a definite period, all or part of its transport capacity within the specified limit.

A designated airline which has transferred all or part of its rights may recover them at the end of the said period.

Article 18. SCHEDULE OF OPERATION; MONITORING OF STATISTICS

(*a*) The designated airline shall indicate to the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties, no later than thirty (30) days before beginning the operation of the agreed services, the nature of the transport, the types of aircraft to be used and the anticipated schedules. The same rule shall apply for subsequent changes.

(*b*) The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party upon request such periodic or other statistical material concerning the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of monitoring the transport capacity provided by a designated airline of the first Contracting Party. Such statistics shall include all information required to determine the amount as well as the origins and destinations of such traffic.

Article 19. TARIFFS

(*a*) The tariffs to be charged for the agreed services provided on the Austrian and Moroccan routes specified in this Agreement shall, to the extent possible, be established by agreement between the designated airlines.

These airlines shall proceed:

1. Either by implementing any decisions adopted under the procedure of the International Air Transport Association (IATA) for the establishment of tariffs;
2. Or by direct agreement, after consultation, where appropriate, with the airlines of third countries operating all or part of the same routes.

(*b*) The tariffs so established shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of each Contracting Party at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(*c*) Where the designated airlines are unable to agree on the establishment of a tariff in accordance with the provisions of paragraph (*a*) above, or where one of the Contracting Parties indicates its disapproval of the tariff submitted to it in accordance with the provisions of paragraph (*b*) preceding, the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to reach a satisfactory settlement.

As a last resort, the Parties shall have recourse to arbitration as provided for in article 10 of this Agreement.

Until the arbitral decision has been rendered, the Contracting Party which indicated its disapproval may require the other Contracting Party to maintain the tariffs previously in force.

Article 20. FLIGHTS NOT SUBJECT TO RESTRICTIONS

(*a*) Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party authorization to provide non-scheduled commercial air service from or to its territory, without imposing the "regulations, conditions and limitations" provided for in the second paragraph of article 5 of the Convention, when such aircraft are used for one of the following activities:

1. Transport provided for humanitarian purposes or in case of dire necessity;
2. Occasional transport of passengers by air taxi on request, provided that the aircraft has a capacity of no more than six seats, the destination is chosen by the customers and no part of that capacity is resold to the public;
3. Transport provided by aircraft of which the full capacity is leased to a single individual or corporation for the transport of personnel or goods, provided that no part of that capacity is resold to a third party.

(*b*) The same conditions shall apply to aircraft used for one of the following activities:

1. All-cargo transport;
2. Transport of passengers between regions which are not connected by regular air services;

3. Individual flights, it being understood that, under the terms of this subparagraph, no carrier shall be entitled, in respect of all aircraft at its disposal, to more than one flight per month between the same two traffic centres.

However, each Contracting Party may require the activities provided for in paragraph (*b*) of this article to be discontinued if, in its opinion, they are harmful to the interests of its regular air services.

Furthermore, with regard to the activity mentioned in subparagraph 2 of paragraph (*b*), each Contracting Party may freely define the extent of the regions (particularly the airport or airports concerned) and may change this definition at any time.

Article 21. ENTRY INTO FORCE OF THE AGREEMENT

This Agreement shall enter into force sixty (60) days after the date on which the two Contracting Parties have notified each other through the diplomatic channel of the completion of their required constitutional formalities.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned representatives, duly authorized by their respective Governments, have affixed their signatures to this Agreement.

DONE at Rabat, on 22 October 1975 in duplicate, in the German and French languages, both texts being equally authentic.

For the Federal Government of Austria:
JOHANNES WILLFORT

For the Government of His Majesty the King of Morocco:
MOHAMMED MEKOUAR

ANNEX

I. The airline designated by the Federal Government of Austria shall have the right to operate the agreed services in both directions on the routes specified below:

1. Points of departure: points in Austria
2. Destination points: Casablanca, or Agadir, or Marrakesh, or Tangiers

II. The airline designated by the Government of His Majesty the King of Morocco shall have the right to operate the agreed services in both directions on the routes specified below:

1. Points of departure: points in Morocco
2. Destination points: Vienna

III. Intermediate points and those beyond the respective territories of the Contracting Parties may be served by the designated airlines without fifth freedom rights.

No. 24098

AUSTRIA
and
DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna on 8 May 1979

Authentic text: English.
Registered by Austria on 9 May 1986.

AUTRICHE
et
RÉPUBLIQUE POPULAIRE DÉMOCRATIQUE DE CORÉE

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Vienne le 8 mai 1979

Texte authentique : anglais.
Enregistré par l'Autriche le 9 mai 1986.

AIR TRANSPORT AGREEMENT[1] BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA

The Austrian Federal Government and the Government of the Democratic People's Republic of Korea, with a view to facilitating the friendly contacts between the peoples of the two countries, and to developing the mutual relations between the two countries in respect of air transportation, in accordance with the principles of mutual respect for independence and sovereignty, non-interference in each other's internal affairs, equality and mutual benefit as well as friendly co-operation, and with regard to the establishment and operation of scheduled and non-scheduled air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. Both Contracting Parties shall define, for the purpose of this Agreement, the terms as follows:

1. The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Federal Ministry of Transport; and in the case of the Government of the Democratic People's Republic of Korea the Civil Aviation Administration and/or any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities.

2. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement.

3. The term "territory" in relation to a state means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State.

4. The term "air service" means any scheduled and non-scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo and mail.

5. The term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

6. "Airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service.

7. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

8. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo, except mail, including prices and conditions for agency and other auxiliary services.

Article 2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating international air services on the routes specified in the Route Schedule to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services"

[1] Came into force on 7 July 1979, i.e., 60 days from the date of signature, in accordance with article 18.

and "the specified routes". The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

(*a*) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(*b*) To make stops in the said territory for non-traffic purposes, and

(*c*) To make stops in the territory of the other Contracting Party at the points named on the routes specified in the Annex for the purpose of taking up and discharging international air traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in paragraph (1) of this article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3. 1. For the purpose of operating the agreed services on the specified routes, both Contracting Parties designate their airlines as follows:

— On the side of the Austrian Federal Government: "Austrian Airlines — Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft";

— On the side of the Government of the Democratic People's Republic of Korea: The Civil Aviation Company of the Democratic People's Republic of Korea "Choson Minhang".

2. The Contracting Parties shall ensure that their designated airlines will observe the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services.

3. The designated airlines of both Contracting Parties shall operate the agreed services according to tariffs and provisions of transportation established in accordance with Article 11 of this Agreement.

Article 4. 1. The designated airlines of both Contracting Parties have to reach an agreement about the scheduled flights before the commencement of the operations.

2. The Contracting Parties shall agree the following matters through the aeronautical authorities sixty (60) days prior to commencement of operating the route(s):

(*a*) Flight route(s) and boundary corridors,

(*b*) Flight, navigation, communication, meteorological information, technical and traffic handlings relating to the operation of aircraft.

3. Every aircraft of the designated airline of either Contracting Party engaged in the operation of the agreed air services on the specified route(s) shall carry the following documents:

(*a*) Its certificate of registration;

(*b*) Its certificate of airworthiness;

(*c*) The appropriate licences or certificates for each member of the crew;

(*d*) Its journey log book;

(*e*) The aircraft radio station licence;

(*f*) The list of the air crew;

(*g*) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;

(*h*) If it carries cargo and mail, a manifest and detailed declaration of the cargo and mail.

4. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid by another State.

Article 5. 1. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to require to comply with such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

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

(*b*) In case of failure by the designated airline of either Contracting Party to comply with the laws or regulations of the other Contracting Party; or

(*c*) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

Article 6. 1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, including regulations relating to entry, clearance, currency, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the airline of the other Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

Article 7. 1. The supplies (fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment, aircraft stores, food, beverages, tobacco and others) intended for use on operation of international air services by the aircraft of the airline designated by one Contracting Party whether brought or taken on board in the territory of the other Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges. Materials referred to in this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

2. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the Contracting Party only with the approval of the customs author-

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

Article 8. Any charges imposed by one Contracting Party for the use of airports and air navigation facilities by the aircraft of the other Contracting Party should not be higher than the charges that would be paid by its national aircraft engaged in similar international services. Such charges shall be published and communicated to the civil aeronautical authority of the other Contracting Party.

Article 9. 1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed air services on the specified routes.

2. In operating the agreed air services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The capacity to be provided and the frequency to be operated by the designated airlines shall be agreed upon by the airlines which agreement shall be submitted to the aeronautical authorities for approval. The agreement shall become effective when approved by both the aeronautical authorities.

Article 10. Both Contracting Parties may establish representations of the designated airlines, for providing the work related to the operation of air services in the territory of the other Contracting Party. The Contracting Parties shall provide the working conditions for the representatives of the designated airlines in their territory respectively. The representatives of the designated airlines shall obey local laws and regulations.

Article 11. 1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, profit, and the tariff of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route.

3. The tariffs so agreed shall be approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, the period may be reduced subject to the agreement of said authorities.

4. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (3), these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (3), the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall give notice to the other Contracting Party that the period in which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. A tariff established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until a new tariff has been established.

Article 12. Each Contracting Party shall supply to the other Contracting Party at its request periodic statements of statistics relating to the operation of the designated airlines.

Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed air services and the origin and destination of such traffic.

Article 13. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of transfer of excess of receipts over expenditure earned by the airline in the territory of a Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo, in accordance with the terms of payment in force between the Contracting Parties.

Article 14. 1. Either Contracting Party shall give to the aircraft of the other Contracting Party, if in distress over its territory, the assistance which it would render to its own aircraft. This obligation will be extended to search for a missing aircraft as well.

2. In the event of an accident to an aircraft, involving death, serious injury or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the Contracting Party, in whose territory the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances and causes of the accident. The Contracting Party in whose territory such aircraft is registered will be given the opportunity to send observers to be present at the inquiry. The Contracting Party exercising the inquiry shall communicate the results of the inquiry to the other Contracting Party through its aeronautical authority.

Article 15. 1. In the spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of the provisions of this Agreement.

2. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of request. Any modifications so agreed shall come into force sixty (60) days after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

3. Modifications to the Route Schedule shall be agreed between the appropriate authorities of the Contracting Parties and shall come into force sixty (60) days after the date of an exchange of diplomatic notes.

Article 16. 1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, the Contracting Parties shall submit the dispute to an arbitral tribunal. For this purpose each Contracting Party shall nominate an arbitrator. A third arbitrator, who must be a national of a third State and shall act as president of the tribunal, shall be appointed by the two arbitrators nominated by the Contracting Parties. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given by the tribunal under paragraph (2) of this Article.

Article 17. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice of termination, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

Article 18. This Agreement will enter into force sixty (60) days from the date of signature.

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

DONE in duplicate at Vienna this eighth day of May 1979, in the English language.

For the Austrian Federal Government:
WILLIBALD P. PAHR

For the Government of the Democratic People's Republic of Korea:
DZEONG DZONG GJU

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. The airline designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate air service in both directions as specified hereafter: Points in Austria, via intermediate points, to one or several points in the Democratic People's Republic of Korea and points beyond.

2. The airline designated by the Government of the Democratic People's Republic of Korea shall be entitled to operate air services in both directions as specified hereafter: Points in the Democratic People's Republic of Korea, via intermediate points, to one or several points in Austria and points beyond.

3. Points to any of the above routes may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights, provided that such service shall have its starting point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DÉMOCRATIQUE DE CORÉE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République populaire démocratique de Corée, en vue de faciliter les contacts amicaux entre les peuples des deux pays et de développer les relations mutuelles entre les deux pays dans le domaine des transports aériens, conformément aux principes du respect mutuel de l'indépendance et de la souveraineté, de la non-ingérence dans les affaires intérieures réciproques, de l'égalité, du bénéfice mutuel et de la coopération amicale, et au sujet de la création et de l'exploitation de services aériens réguliers et occasionnels entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Aux fins du présent Accord, les Parties contractantes conviennent des définitions suivantes :

1. L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement fédéral autrichien, le Ministère fédéral des transports et, dans le cas du Gouvernement de la République populaire démocratique de Corée, l'Administration de l'aviation civile et/ou toute autre autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités.

2. L'expression « compagnie aérienne désignée » s'entend d'une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord.

3. Le terme « territoire » appliqué à un Etat désigne les terres et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté de cet Etat.

4. L'expression « service aérien » désigne tout service aérien, régulier ou non, assuré par des aéronefs pour le transport public de passagers, de marchandises et de courrier.

5. L'expression « service aérien international » désigne un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plusieurs Etats.

6. L'expression « compagnie aérienne » désigne toute entreprise de transports aériens qui offre ou exploite un service aérien international.

7. L'expression « escale non commerciale » désigne un atterrissage à toute fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

8. Le terme « tarif » désigne les prix à payer pour le transport de passagers et de marchandises, à l'exception du courrier, y compris les prix et conditions afférents aux services des agences et aux autres services auxiliaires.

Article 2. 1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits visés dans le présent Accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens

[1] Entré en vigueur le 7 juillet 1979, soit 60 jours après la date de signature, conformément à l'article 18.

internationaux sur les itinéraires spécifiés dans le tableau des itinéraires annexé au présent Accord. Ces services et itinéraires sont respectivement dénommés ci-après « les services convenus » et « les itinéraires spécifiés ». Pour l'exploitation d'un service convenu sur un itinéraire spécifié, la compagnie aérienne désignée par chaque Partie contractante jouira des droits suivants :

a) Droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

c) Droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points indiqués sur les itinéraires spécifiés dans l'annexe, en vue de charger et de décharger des passagers, des marchandises et du courrier en trafic aérien international.

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

Article 3. 1. Aux fins de l'exploitation des services convenus sur les itinéraires spécifiés, les deux Parties contractantes désignent leurs compagnies aériennes comme suit :

— Pour le Gouvernement fédéral autrichien : « Austrian Airlines — Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft »;

— Pour le Gouvernement de la République populaire démocratique de Corée : La compagnie d'aviation civile de la République populaire démocratique de Corée « Choson Minhang ».

2. Les Parties contractantes veilleront à ce que les compagnies aériennes désignées par elles observent les lois et réglementations normalement et raisonnablement appliquées à l'exploitation des services aériens internationaux.

3. Les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes exploiteront les services convenus en respectant les tarifs et conditions de transport fixés conformément à l'article 11 du présent Accord.

Article 4. 1. Les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes devront parvenir à un accord sur les vols réguliers avant le début de l'exploitation.

2. Les Parties contractantes s'entendront sur les points ci-après par l'intermédiaire des autorités aéronautiques soixante (60) jours avant de commencer l'exploitation des itinéraires :

a) Itinéraire(s) de vol et couloirs frontaliers;

b) Informations en matière de vol, de navigation, de communications et de météorologie, opérations techniques et de trafic relatives à l'exploitation des aéronefs.

3. Les documents ci-après devront se trouver à bord de tout aéronef de la compagnie aérienne désignée de chacune des Parties contractantes affecté aux services aériens convenus sur les itinéraires spécifiés :

a) Certificat d'immatriculation;

b) Certificat de navigabilité;

c) Brevets ou certificats requis pour chaque membre de l'équipage;

d) Carnet de route;

e) Licence radio;

f) Liste des membres de l'équipage;

g) Pour le transport des passagers, la liste des passagers indiquant leur lieu d'embarquement et de destination;

h) Pour le transport des marchandises et du courrier, un état de chargement et une déclaration détaillée des marchandises et du courrier.

4. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et restant valides seront reconnus comme tels par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître comme valides, pour la circulation aérienne au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par un autre Etat.

Article 5. 1. Chaque Partie contractante peut suspendre l'exercice des droits visés à l'article 2 du présent Accord par une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie ou soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice de ces droits :

a) Lorsque la preuve ne lui a pas été apportée qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, ou

b) Lorsque la compagnie aérienne désignée par l'une des Parties contractantes ne respecte pas les lois et réglementations de l'autre Partie, ou

c) Lorsque la compagnie aérienne ne conduit pas son exploitation conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement à la suspension des droits ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article pour empêcher que les lois ou réglementations continuent d'être enfreintes, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. 1. Les lois et réglementations de l'une des Parties contractantes relatives à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliquent aux aéronefs de la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante, qui doivent s'y conformer à l'entrée dans le territoire et à la sortie du territoire de la première Partie contractante, ainsi que pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et réglementations de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, de l'équipage ou de la cargaison des aéronefs, et notamment la réglementation en matière d'entrée, de dédouanement, de change, de passeports, de douane et de quarantaine, doivent être respectées par les passagers et l'équipage et pour la cargaison de la compagnie de l'autre Partie contractante à l'entrée dans le territoire et à la sortie du territoire de la première Partie contractante, ainsi que pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

Article 7. 1. Les fournitures (carburant, lubrifiants, pièces de rechange, équipement aérien ordinaire, provisions de bord, denrées alimentaires, boissons, tabac et autres) destinées à la consommation lors de l'exploitation des services aériens internationaux par l'aéronef de la compagnie aérienne désignée par l'une des Parties contractantes, qu'ils soient apportés ou embarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante, sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes sur le territoire de l'autre Partie. Il pourra être exigé que les articles visés au présent paragraphe soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

2. L'équipement de bord habituel ainsi que le matériel et les approvisionnements placés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci. En pareil cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

Article 8. Les droits imposés par l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et des installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'autre Partie ne doivent pas être plus élevés que les droits qui seraient acquittés par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires. Ces droits seront publiés et communiqués aux autorités aéronautiques civiles de l'autre Partie contractante.

Article 9. 1. Les compagnies aériennes désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et identiques les services convenus sur les itinéraires spécifiés.

2. La compagnie aérienne désignée de chaque Partie contractante devra, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de la compagnie aérienne de l'autre Partie, afin de ne pas nuire indûment aux services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes itinéraires.

3. La capacité offerte et la fréquence assurée par les compagnies aériennes désignées seront déterminées d'un commun accord par celles-ci. Cet accord sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques et entrera en vigueur lorsqu'il aura été approuvé par les deux autorités aéronautiques.

Article 10. Les deux Parties contractantes pourront installer des représentations des compagnies aériennes désignées en vue de procéder aux opérations liées à l'exploitation des services aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante. Elles ménageront chacune sur leur territoire les conditions de travail nécessaires aux représentants des compagnies aériennes désignées. Les représentants des compagnies aériennes désignées respecteront les lois et réglementations locales.

Article 11. 1. Les tarifs pratiqués par la compagnie aérienne de chacune des Parties contractantes seront fixés à un niveau raisonnable qui tiendra compte de tous les facteurs pertinents, notamment les charges d'exploitation, le bénéfice et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront arrêtés d'un commun accord par les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes, après consultation avec les autres compagnies aériennes qui opèrent sur tout ou partie de l'itinéraire.

3. Les tarifs ainsi convenus seront approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard soixante (60) jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai pourra être réduit avec l'approbation desdites autorités.

4. Si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les trente (30) jours suivant la date de soumission, conformément au paragraphe 3, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Si le délai de soumission est réduit, comme il est stipulé au paragraphe 3, les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes notifieront à l'autre Partie contractante que le délai de notification d'un désaccord doit être inférieur à trente (30) jours.

5. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés.

Article 12. Chacune des Parties contractantes fournira à l'autre, sur sa demande, des relevés statistiques périodiques concernant l'exploitation des compagnies aériennes désignées.

Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites compagnies sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 13. Chaque Partie contractante accordera à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie le droit de transférer l'excédent des produits sur les charges réalisé sur son territoire par cette compagnie grâce aux transports de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises, conformément aux accords de paiement en vigueur entre les Parties contractantes.

Article 14. 1. Chacune des Parties contractantes apportera aux aéronefs de l'autre Partie qui se trouveraient en détresse au-dessus de son territoire l'assistance qu'elle apporterait à ses propres aéronefs. Cette obligation s'étend aussi à la recherche d'un aéronef manquant.

2. En cas d'accident entraînant des décès, des blessures graves ou dénotant une grave défaillance technique de l'aéronef ou des équipements de navigation, la Partie contractante sur le territoire de laquelle s'est produit l'accident procédera à une enquête sur les circonstances et les causes de celui-ci. La Partie contractante sur le territoire de laquelle est immatriculé l'aéronef aura la faculté d'envoyer des observateurs qui seront présents à l'enquête. La Partie contractante qui procède à l'enquête communiquera les résultats de celle-ci à l'autre Partie par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques.

Article 15. 1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour assurer l'application des dispositions du présent Accord.

2. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie contractante; cette consultation, qui pourra se dérouler entre les autorités aéronautiques et avoir lieu sous forme d'entretiens ou de correspondance, commencera dans les soixante (60) jours suivant la date de la demande. Les modifications ainsi convenues entreront en vigueur soixante (60) jours après avoir été confirmées au moyen d'un échange de notes diplomatiques.

3. Les modifications au tableau des itinéraires seront convenues entre les autorités compétentes des Parties contractantes et entreront en vigueur soixante (60) jours après la date d'un échange de notes diplomatiques.

Article 16. 1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles soumettront le différend à un tribunal arbitral. A cet effet, chacune des Parties contractantes nommera un arbitre. Un troisième arbitre, qui sera un national d'un Etat tiers et fera office de président du tribunal, sera nommé par les arbitres désignés par les Parties contractantes. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans les soixante (60) jours qui suivront la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tel tribunal; le troisième arbitre sera désigné dans les soixante (60) jours suivants.

3. Les Parties contractantes s'engagent à respecter toute décision prise en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 17. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre par écrit son souhait de mettre fin au présent Accord. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 18. Le présent Accord entrera en vigueur soixante (60) jours après la date de sa signature.

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

FAIT en double exemplaire à Vienne, le 8 mai 1979, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :

WILLIBALD PAHR

Pour le Gouvernement de la République populaire démocratique de Corée :

DZEONG DZONG GJU

ANNEXE

TABLEAUX DES ITINÉRAIRES

1. La compagnie aérienne désignée par le Gouvernement fédéral autrichien est autorisée à exploiter des services aériens dans les deux sens comme suit : Points en Autriche, par des points intermédiaires, vers un ou plusieurs points en République populaire démocratique de Corée et des points au-delà.

2. La compagnie aérienne désignée par le Gouvernement de la République populaire démocratique de Corée est autorisée à exploiter des services aériens dans les deux sens comme suit : Points en République populaire démocratique de Corée, par des points intermédiaires, vers un ou plusieurs points en Autriche et des points au-delà.

3. Les points situés sur les itinéraires ci-dessus peuvent, au choix de la compagnie aérienne désignée, être omis d'un vol ou de tous les vols, à condition que ces services aient pour point de départ le territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie.

No. 24099

AUSTRIA
and
REPUBLIC OF KOREA

Agreement for air services between and beyond tbeir respective territories (witb annex). Signed at Vienna on 15 May 1979

Authentic text: English.

Registered by Austria on 9 May 1986.

AUTRICHE
et
RÉPUBLIQUE DE CORÉE

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Vienne le 15 mai 1979

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Autriche le 9 mai 1986.

AGREEMENT[1] BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Korea,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,[2] and,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

(*a*) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;

(*b*) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Ministry of Transport and/or any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities, and, in the case of the Government of the Republic of Korea, the Minister of Transportation and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Minister or similar functions;

(*c*) The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in the Annex;

(*d*) The term "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that Contracting Party;

(*e*) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention; and

(*f*) The term "Annex" means the Annex to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement.

The Annex forms an integral part of the present Agreement, and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise provided.

[1] Came into force on 14 July 1979, i.e., 60 days from the date of signature, in accordance with article 16.

[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

Article 2. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex thereto hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following privileges:

(*a*) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(*b*) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(*c*) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. 1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be made by written notification between the competent authorities of the two Contracting Parties.

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

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them, in conformity with the provisions of the Convention, to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the grant to the designated airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by such airline of those privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. Each Contracting Party reserves the right to revoke an authorization for operation or to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by such designated airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Parties granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate revocation, suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, or for reason of safety of air navigation, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

6. The airline designated and authorized in accordance with the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article may begin to operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement are in force in respect of those services.

Article 4. 1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

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

(*a*) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;

(*b*) Spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;

(*c*) Fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

Article 5. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 6. 1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering into or departing from, and while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as those concerning the formalities of entry and exit, of emigration and immigration, customs and sanitary measures shall be applicable to the passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while within the territory of the first Contracting Party.

3. Each Contracting Party undertakes not to grant any preferences to its own airlines with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by the present Article.

4. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to establish representative offices in the territory of the other Contracting Party. These representative offices may include commercial, operational and technical staff.

Article 7. 1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by either of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, not to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article 8. 1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the services described in this Agreement, the interest of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airline of either Contracting Party shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the current and foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the airline, and the carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be of supplementary character. The right of such airline to carry traffic between points of the specified route located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised in the interests of an orderly development of international air transport in such a way that the capacity is related to:

(*a*) The traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;

(*b*) The traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;

(*c*) The requirements of an economical operation of through traffic routes.

Article 9. 1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.

2. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions:

(*a*) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes and sectors thereof between the designated airlines concerned and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(*b*) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if for some other reasons tariff cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph (2) (*a*) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(*c*) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve any tariff submitted to them under provisions of paragraph 2 (*a*) of this Article or the aeronautical authorities of both Contracting Parties cannot determine any tariff under provisions of paragraph (2) (*b*) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement.

(*d*) No new tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 13 of the present Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

Article 10. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. The procedure for such remittances, however, shall be in accordance with the foreign exchange laws and regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

Article 11. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 12. There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 13. 1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this present Agreement the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not agreed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the tribunal.

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

Article 14. 1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend the terms of present Agreement, it may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. If the amendment relates only to the Annex, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Annex, the agreed amendments on the matter will come into effect on the sixtieth day after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article 15. Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall be terminated twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 16. The present Agreement shall enter into force sixty days from the date of signature.

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 14 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

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

DONE at Vienna on this 15th day of May 1979 in duplicate in the English language.

For the Austrian Federal Government:
WILLIBALD P. PAHR

For the Government of the Republic of Korea:
YOUNG-CHOO KIM

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

The airline designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate air services in both directions as specified hereafter: Points in Austria, via intermediate points, to one or several points in the Republic of Korea and points beyond.

The airline designated by the Government of the Republic of Korea shall be entitled to operate air services in both directions as specified hereafter: Points in the Republic of Korea, via intermediate points, to one or several points in Austria and points beyond.

Points on any of the above routes may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights, provided that such service shall have its starting point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République de Corée,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944[2],

Désireux de conclure un accord en vue de créer et d'exploiter des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement fédéral autrichien, le Ministère fédéral des transports et/ou toute autre autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités; et, dans le cas du Gouvernement de la République de Corée, le Ministre des transports et/ou toute personne ou organisme légalement habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires;

c) L'expression « compagnie aérienne désignée » s'entend d'une compagnie aérienne qu'une Partie contractante a désignée à l'autre par notification écrite, conformément à l'article 3 du présent Accord, en vue d'exploiter les services aériens sur les itinéraires spécifiés dans l'annexe;

d) Le terme « territoire » appliqué à l'une des Parties contractantes désigne les terres et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cette Partie contractante;

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention; et

f) Le terme « annexe » désigne l'annexe au présent Accord, modifiée le cas échéant conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

[1] Entré en vigueur le 14 juillet 1979, soit 60 jours après la date de signature, conformément à l'article 16.

[2] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et toute référence à l'Accord vise également l'annexe, sauf s'il en est disposé autrement.

Article 2. 1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits stipulés dans le présent Accord pour permettre à sa compagnie aérienne désignée d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les itinéraires spécifiés dans l'annexe audit Accord et respectivement dénommés ci-après « les services convenus » et « les itinéraires spécifiés ».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, la compagnie aérienne désignée par chacune des Parties contractantes jouit des droits ci-après pour l'exploitation des services convenus sur les itinéraires spécifiés :

a) Droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

c) Droit de faire des escales sur ledit territoire aux points indiqués pour cet itinéraire dans l'annexe, en vue de charger et de décharger des passagers, des marchandises et du courrier en trafic international.

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

Article 3. 1. Chaque Partie contractante peut désigner par écrit à l'autre une compagnie aérienne chargée d'exploiter les services convenus sur les trajets spécifiés. Cette désignation sera faite par notification écrite entre les autorités compétentes des deux Parties contractantes.

2. Sur réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accordera sans délai à la compagnie aérienne désignée l'autorisation d'exploitation appropriée, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger de la compagnie désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et réglementations qu'elles appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante peut refuser ou retirer l'octroi à la compagnie aérienne des droits visés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice de ces droits par ladite compagnie lorsque la preuve ne lui a pas été apportée qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Chaque Partie contractante peut retirer une autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice des droits stipulés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord par la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires lorsque cette compagnie ne respecte pas les lois et réglementations de la Partie contractante qui lui a accordé ces droits, ou lorsque la compagnie aérienne néglige d'une autre manière de conduire son exploitation conformément aux conditions

stipulées dans le présent Accord; cela à condition que, sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement aux mesures de retrait ou de suspension ou d'imposer les conditions ci-dessus pour empêcher que les lois ou les réglementations continuent d'être enfreints ou pour des raisons de sécurité de la navigation aérienne, ce droit ne soit exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

6. La compagnie aérienne désignée et autorisée conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article pourra commencer à exploiter les services convenus, dès que les tarifs fixés selon les dispositions de l'article 9 du présent Accord seront entrés envigueur pour ces services.

Article 4. 1. Les aéronefs exploités en service international par les compagnies aériennes désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes, de même que leur équipement habituel, les réserves de carburant et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exonérés de ces droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de service :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, et destinées à être consommées à bord d'aéronefs affectés à des services internationaux de l'autre Partie;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités en service international par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à approvisionner les aéronefs exploités en service international par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante, même s'ils sont utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

Article 5. L'équipement de bord habituel ainsi que le matériel et les approvisionnements placés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci. En pareil cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

Article 6. 1. Les lois et réglementations d'une Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire et la sortie de son territoire des aéronefs en trafic international ou le vol de ces aéronefs au-dessus de ce territoire s'appliquent également aux aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante et doivent être respectées par ces aéronefs à l'entrée sur le territoire de la première Partie contractante, à la sortie de ce territoire et pendant leur présence sur ledit territoire.

2. Les lois et réglementations d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, la présence et la sortie des passagers, de l'équipage, des marchandises et du courrier, ainsi que les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration et les mesures douanières et sanitaires s'appliquent aux passagers, à l'équipage, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'ils se trouvent sur ledit territoire.

3. Chaque Partie contractante s'engage à n'accorder aucune préférence à ses propres compagnies aériennes par rapport à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante quant à l'application des lois et réglementations visées dans le présent article.

4. La compagnie aérienne désignée de l'une des Parties contractantes peut établir des bureaux de représentation sur le territoire de l'autre Partie. Ces bureaux peuvent employer du personnel commercial, opérationnel et technique.

Article 7. 1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes seront, durant leur validité, reconnus valables par l'autre Partie.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit, pour les vols sur son territoire, de refuser de reconnaître les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou reconnus valables pour eux par l'autre Partie contractante ou par un autre Etat.

Article 8. 1. Les compagnies aériennes désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et identiques les services convenus sur les itinéraires spécifiés entre leurs territoires respectifs.

2. La compagnie aérienne désignée de chaque Partie contractante devra, pour l'exploitation des services décrits dans le présent Accord, prendre en considération les intérêts de la compagnie aérienne de l'autre Partie, afin de ne pas nuire indûment aux services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes itinéraires.

3. Les services convenus offerts par la compagnie aérienne désignée de chacune des deux Parties contractantes auront pour objet principal d'offrir une capacité suffisante pour répondre à la demande actuelle et prévisible de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie. Le transport de personnes et de marchandises embarquées ou débarquées sur le territoire de l'autre Partie contractante en provenance et à destination des points des itinéraires spécifiés situés sur le territoire d'Etats autres que ceux qui ont désigné la compagnie aura un caractère secondaire. Le droit pour cette compagnie de transporter des personnes et des marchandises entre les points de l'itinéraire spécifié situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers sera exercé dans l'intérêt d'un développement harmonieux du transport aérien international, de manière que la capacité offerte tienne compte des éléments suivants :

a) Demande de transport à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie aérienne;

b) Demande de transport existant dans les zones par lesquelles passent les services aériens, compte tenu des services aériens locaux et régionaux;

c) Exploitation des itinéraires de transit dans des conditions rentables.

Article 9. 1. Les tarifs relatifs aux services convenus seront fixés à un niveau raisonnable qui tiendra compte de tous les facteurs pertinents, notamment les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que la vitesse et le confort) et les tarifs appliqués par les autres compagnies aériennes sur toute portion des itinéraires spécifiés.

2. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes :

a) Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article, ainsi que les commissions d'agence qui s'y rapportent, seront si possible fixés d'un commun accord par les compagnies aériennes intéressées pour chacun des itinéraires spécifiés et pour les portions de ceux-ci; les compagnies devront, autant que possible, parvenir à cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

b) Si les compagnies aériennes intéressées ne peuvent s'entendre sur les tarifs ou si, pour d'autres raisons, un tarif ne peut être fixé conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer elles-mêmes le tarif d'un commun accord.

c) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'approuvent pas un tarif qui leur est présenté conformément aux dispositions de l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article ou si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne peuvent fixer un tarif conformément aux dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

d) Un tarif nouveau jugé insatisfaisant par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne pourra entrer en vigueur que dans les conditions visées au paragraphe 3 de l'article 13 du présent Accord. Jusqu'à la fixation des tarifs conformément aux dispositions de cet article, les tarifs déjà en vigueur resteront valables.

Article 10. Chaque Partie contractante accorde à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie le droit de transférer à son siège social l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé sur son territoire par cette compagnie. Ces transferts seront toutefois soumis à la réglementation des changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle ont été réalisées les recettes.

Article 11. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres qui pourront être raisonnablement exigés pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par la compagnie aérienne désignée de la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé par cette compagnie sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 12. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront régulièrement et fréquemment en vue d'assurer une collaboration étroite sur toutes les questions relatives à l'application du présent Accord.

Article 13. 1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de demander à une personne ou à un organisme de régler le différend, ou le différend peut, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres dont deux seront nommés respectivement par chacune des Parties contractantes, et le troisième sera désigné d'un commun accord par les deux ainsi nommés. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans les 60 jours qui suivront la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre sera désigné dans les 60 jours suivants. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai fixé ou s'il n'y a pas d'accord sur le troisième arbitre, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer un ou plusieurs arbitres selon les besoins. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un national d'un Etat tiers et fera office de président du tribunal.

3. Les Parties contractantes s'engagent à respecter toute décision prise en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 14. 1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle peut à tout moment demander une consultation avec l'autre Partie contractante en vue de modifier le présent Accord. Cette consultation commencera dans les 60 jours suivant la date de la demande. Si la modification ne concerne que l'annexe, la consultation aura lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Si ces autorités conviennent d'une annexe nouvelle ou révisée, les modifications convenues en la matière entreront en vigueur au soixantième jour suivant leur confirmation par un échange des notes diplomatiques.

2. Si une convention multilatérale générale concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de ladite Convention.

Article 15. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre par écrit et par la voie diplomatique son souhait de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En cas de dénonciation, l'Accord prendra fin 12 mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16. Le présent Accord entrera en vigueur 60 jours après la date de sa signature.

Le présent Accord et tout échange de notes ayant lieu conformément à l'article 14 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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

FAIT à Vienne, le 15 mai 1979 en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :
WILLIBALD P. PAHR

Pour le Gouvernement de la République de Corée :
YOUNG-CHOO KIM

ANNEXE

TABLEAUX DES ITINÉRAIRES

La compagnie aérienne désignée par le Gouvernement fédéral autrichien est autorisée à exploiter des services aériens dans les deux sens comme suit : Points en Autriche, par des points intermédiaires, vers un ou plusieurs points en République de Corée et des points au-delà.

La compagnie aérienne désignée par le Gouvernement de la République de Corée est autorisée à exploiter des services aériens dans les deux sens comme suit : Points en République de Corée, par des points intermédiaires, vers un ou plusieurs points en Autriche et des points au-delà.

Les points situés sur les itinéraires ci-dessus peuvent, au choix de la compagnie aérienne désignée, être omis d'un vol ou de tous les vols, à condition que ce service ait pour point de départ le territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie.

No. 24100

AUSTRIA
and
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna on 11 November 1980

Authentic text: German.
Registered by Austria on 9 May 1986.

AUTRICHE
et
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE

Accord relatif aux transports aériens (avec anuexe). Signé à Vienne le 11 novembre 1980

Texte authentique : allemand.
Enregistré par l'Autriche le 9 mai 1986.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik haben, von dem Wunsche geleitet, auf Grundlage der Bestimmungen der Schlußakte der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa, ihre gegenseitigen Beziehungen auf dem Gebiete der zivilen Luftfahrt zu entwickeln und zu festigen, folgendes vereinbart:

Artikel 1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

(1) Falls es der Zusammenhang nicht anders erfordert, bedeuten im Sinne dieses Abkommens

a) „Luftfahrtbehörde" im Falle der Österreichischen Bundesregierung der Bundesminister für Verkehr oder jede andere Behörde oder Person, die zur Ausübung der gegenwärtig von der genannten Person oder Behörde ausgeübten Funktionen gesetzlich ermächtigt ist und im Falle der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik das Ministerium für Verkehrswesen — Hauptverwaltung der Zivilen Luftfahrt;

b) „Hoheitsgebiet" das unter Souveränität eines Staates stehende Land- und Wassergebiet und die daran angrenzenden Territorialgewässer sowie der darüber befindliche Luftraum;

c) „Hoheitsgebiet der Vetragsparteien" die Hoheitsgebiete der Republik Österreich und der Deutschen Demokratischen Republik;

d) „Benanntes Luftverkehrsunternehmen" ein gemäß Artikel 3 dieses Abkommens benanntes und zugelassenes Luftverkehrsunternehmen;

e) „Vereinbarte Linien" die in der Anlage zu diesem Abkommen vereinbarten Fluglinien auf den dort festgelegten Strecken;

f) „Kapazität" in bezug auf ein Luftfahrzeug die auf einer Linie oder einem Teil einer Linie zur Verfügung stehende Nutzlast dieses Luftfahrzeuges;

g) „Kapazität" in bezug auf eine „vereinbarte Linie" die Kapazität der für diese Linie verwendeten Luftfahrzeuge multipliziert mit der Frequenz der mit solchen Luftfahrzeugen in einer gegebenen Periode und über eine gegebene Strecke oder einen Teil einer Strecke durchgeführten Flüge.

(2) Die Anlage zu diesem Abkommen ist ein untrennbarer Bestandteil des Abkommens. Alle Bezugnahmen auf das Abkommen betreffen, falls nicht ausdrücklich anders vorgesehen, in gleicher Weise die Anlage.

Artikel 2. FLUG- UND VERKEHRSRECHTE

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei hinsichtlich ihrer planmäßigen internationalen Fluglinien und nichtplanmäßigen Flüge folgende Rechte:

a) das Recht, ihr Gebiet ohne Landung von und nach dritten Staaten zu überfliegen;

b) das Recht, in ihrem Gebict nichtgewerbliche Landungen durchzuführen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen umschriebenen Rechte zum Zwecke der Einrichtung von internationalen Fluglinien auf den in dem entsprechenden Abschnitt des diesem Abkommen beigefügten und einen Teil davon darstellenden Flugstreckenplans festgelegten Flugstrecken. Solche Fluglinien und Flugstrecken werden in der Folge „die vereinbarten Fluglinien" beziehungsweise „die festgelegten Flugstrecken" genannt. Beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke genießen die von beiden Vertragsparteien namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen zusätzlich zu den in Absatz 1 dieses Artikels festgelegten Rechten das Recht, Landungen auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei an den für jene Flugstrecke im Flugstreckenplan festgelegten Punkten durchzuführen, zu dem Zweck, Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, aufzunehmen und abzusetzen.

(3) Keine Bestimmung des Abstzes 2 dieses Artikels ist so auszulegen daß dem benannten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei das Recht gewährt wird, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, deren Bestimmungsort ein anderer Ort im Gebiet der anderen Vertragspartei ist, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

Artikel 3. BETRIEBSBEWILLIGUNG

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken zu benennen. Die benannten Luftverkehrsunternehmen sind in der Anlage aufgeführt.

(2) Auf Antrag erteilt die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 4 und 5 dieses Artikels dem benannten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich die entsprechende Betriebsbewilligung.

(3) Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Benachrichtigung der anderen Vertragspartei die Benennung eines Luftverkehrsunternehmens zurückzuziehen und ein anderes zu benennen.

(4) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei kann von einem durch die andere Vertragspartei benannten Luftverkehrsunternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen jener Rechtsvorschriften und Bestimmungen zu erfüllen, die normaler- und billigerweise auf den internationalen Luftverkehr angewendet werden.

(5) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels erwähnten Betriebsbewilligung abzulehnen, einzuschränken oder dem benannten Luftverkehrsunternehmen für die Ausübung der im Artikel 2 dieses Abkommens angeführten Rechte die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen aufzuerlcgen, wenn ihr nicht nachgewiesen wird, daß der Hauptteil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Luftverkehrsunternehmens bei der Vertragspartei, die das Luftverkehrsunternehmen benannt hat, oder deren Staatsbürgern liegen.

(6) Ein auf diese Weise benanntes und zugelassenes Luftverkehrsunternehmen kann jederzeit den Betrieb der vereinbarten Linien aufnehmen, vorausgesetzt, daß ein gemäß den Bestimmungen des Artikels 8 dieses Abkommens

festgelegter Tarif für diese Linie in Kraft ist und eine Vereinbarung gemäß den Bestimmungen des Artikels 7 dieses Abkommens in bezug auf diese Linie erreicht wurde.

Artikel 4. AUFHEBUNG UND WIDERRUF DER BETRIEBSBEWILLIGUNG

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Betriebsbewilligung zu widerrufen oder dem von der anderen Vertragspartei benannten Luftverkehrsunteruehmen die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens angeführten Rechte zu verweigern oder ihm Bedingungen aufzuerlegen, die zur Ausübung dieser Rechte nötig erscheinen,

a) wenn nicht nachgewiesen wird, daß der Hauptteil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Luftverkehrsunternehmens bei der Vertragspartei, die das Luftverkehrsunternehmen benannt hat, oder deren Staatsbürgern liegen, oder

b) wenn diese Luftverkehrsunternehmen die Rechtsvorschriften und Bestimmungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, nicht einhält, oder

c) wenn das Luftverkehrsunternehmen es in anderer Weise unterläßt, den Betrieb gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens zu führen.

(2) Sofern der sofortige Widerruf, die sofortige Aufhebung oder Auferlegung von Bedingungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels nicht unverzüglich erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Rechtsvorschriften oder Bestimmungen zu verhindern, wird dieses Recht erst nach Konsultation mit der anderen Vertragspartei ausgeübt. Diese Konsultation muß innerhalb eines Zeitraumes von zwanzig (20) Tagen nach dem Zeitpunkt eines von einer Vertragspartei gestellten Ersuchens beginnen.

Artikel 5. ANWENDUNG VON RECHTSVORSCHRIFTEN

(1) Die Rechtsvorschriften und Bestimmungen der einen Vertragspartei über den Ein- oder Ausflug der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge in ihr beziehungsweise aus ihrem Hoheitsgebiet oder über den Betrieb und Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebietes gelten auch für Luftfahrzeuge des von der anderen Vertragspartei benannten Luftverkehrsunternehmens; sie sind von den Luftfahrzeughaltern und -besatzungen beim Einflug oder Ausflug der Luftfahrzeuge sowie während deren Aufenthaltes im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei zu befolgen.

(2) Die Verwendung von Luftfahrzeugen sowie die Beförderung von Besatzungen, Fluggästen, Gepäck, Luftfracht oder Postsendungen durch das benannte Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei unterliegen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei deren Rechtsvorschriften und Bestimmungen, die die öffentliche Ordnung und Sicherheit betreffen, insbesondere der Rechtsvorschriften über die Grenz-, Zoll- und Devisenkontrolle sowie den Paß-, Melde-, Gesundheits-, Veterinärmedizin- und Phytosanitär-Bestimmungen.

(3) Die Vertragsparteien unternehmen alle jene vorbeugenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ankunft und dem Abflug eines Luftfahrzeuges, welche nach den internationalen Regeln zur Verhütung der Verbreitung von ansteckenden Krankheiten notwendig sind.

(4) Sichtvermerke für Besatzungsmitglieder und anderes Personal werden, sofern kein Versagungsgrund vorliegt, mit einer Gültigkeitsdauer von mindestens

sechs Monaten erteilt. Die Sichtvermerke berechtigen während ihrer Gültigkeitsdauer zur mehrmaligen Einreise in das und Ausreise aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei.

Artikel 6. EINTRAGUNGSZEICHEN UND DOKUMENTE

(1) Die Luftfahrzeuge der benannten Luftverkehrsunternehmen haben bei Flügen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ihre für internationale Flüge festgelegten Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen zu führen.

(2) Lufttüchtigkeitszeugnisse, Erlaubnisscheine, Befähigungszeugnisse und sonstige Dokumente, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder als gültig erklärt wurden und noch gültig sind, werden von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge in ihrem Hoheitsgebiet die Anerkennung von Erlaubnisscheinen und Befähigungszeugnissen, die ihren Staatsbürgern von einem anderen Staat ausgestellt oder von einem anderen Staat als gültig erklärt wurden, zu verweigern.

Artikel 7. KAPAZITÄT

(1) Die zum Betrieb der vereinbarten Linien bereitgestellte Kapazität der von den Vertragsparteien benannten Luftverkehrsunternehmen dient in erster Linie der Befriedigung des Beförderungsbedarfes zwischen den Flughäfen, die in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien liegen.

(2) Um eine gerechte und gleiche Behandlung der beiden benannten Luftverkehrsunternehmen zu erreichen, haben diese rechtzeitig die Frequenzen der Flüge auf den vereinbarten Linien, die Typen der verwendeten Luftfahrzeuge und die Flugpläne, beinhaltend die Flugtage sowie die geplanten Ankunfts- und Abflugszeiten, zu vereinbaren, wobei eine gleichmäßige Aufteilung der angebotenen Kapazität anzustreben ist.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Flugpläne sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig (30) Tage vor dem geplanten Zeitpunkt ihres Inkrafttretens zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Organe herabgesetzt werden.

(4) Wenn die benannten Luftverkehrsunternehmen sich nicht über die oben erwähnten Flugpläne einigen können, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien um eine Einigung bemühen.

(5) Vorbehaltlich der Bestimmungen im Absatz 4 dieses Artikels tritt ein Flugplan erst nach Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien in Kraft.

(6) Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels festgelegten Flugpläne bleiben so lange in Kraft, bis neue Flugpläne gemäß den Bestimmungen dieses Artikels festgelegt sind.

(7) Die Beantragung der Genehmigung von Flügen, die außerhalb der festgelegten Flugpläne durchgeführt werden, erfolgt nach den hierfür gültigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Bestimmungen der Vertragsparteien.

Artikel 8. BEFÖRDERUNGSTARIFE

(1) Die von dem Luftverkehrsunternehmen der einen Vertragspartei für die Beförderung in das oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu

erhebenden Tarife sind unter gebührender Berücksichtigung aller bestimmenden Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinnes und der Charakteristika der Beförderung (wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit) in angemessener Höhe festzusetzen.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife sind zwischen den benannten Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien zu vereinbaren.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihres Inkrafttretens zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Organe herabgesetzt werden.

(4) Können die benannten Luftverkehrsunternehmen sich nicht auf einen Tarif einigen oder kann aus einem anderen Grund ein Tarif gemäß den Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels nicht festgelegt werden oder teilt eine Vertragspartei der anderen während der ersten fünfzehn (15) Tage der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Frist mit, daß sie mit einem gemäß Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif nicht einverstanden ist, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

(5) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 4 dieses Artikels tritt ein Tarif erst nach Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien in Kraft.

(6) Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels festgelegten Tarife bleiben so lange in Kraft, bis neue Tarife gemäß den Bestimmungen dieses Artikels festgelegt sind.

Artikel 9. FLUGHÄFEN UND LUFTSTRASSEN

(1) Jede Vertragspartei legt in ihrem Hoheitsgebiet die Luftstraßen für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken und die Grenzüberflugpunkte fest.

(2) Zur Gewährleistung der Flugsicherheit auf den festgelegten Strecken garantiert jede Vertragspartei den auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zugelassenen Luftfahrzeugen die Benutzung aller verfügbaren Dienste einschließlich der Funkverbindungen und Funknavigationshilfen, der Bodeneinrichtungen, des Wetterdienstes sowie der Lösch- und Rettungsgeräte.

(3) Die Sätze für Gebühren und andere Entgelte bei Benützung von Flughäfen und anderen technischen Einrichtungen dürfen für die Luftfahrzeuge der benannten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei nicht höher sein als für die im internationalen Luftverkehr eingesetzten nationalen Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeuge der Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten.

Artikel 10. DIREKTER TRANSITVERKEHR

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften dieser Vertragspartei einer vereinfachten Überprüfung unterzogen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 11. BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN

(1) Die von dem benannten Luftverkehrsunternehmen der einen Vertragspartei bei internationalen Flügen eingesetzten Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte und Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak) sind bei der Einreise in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Untersuchungsgebühren und anderen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungen und Vorräte bis zur Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben.

(2) Weiterhin sind von diesen Abgaben und Steuern mit Ausnahme der für geleistete Dienste zu entrichtenden Entgelte befreit:

a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Organen dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen zur Verwendung an Bord der eingesetzten Luftfahrzeuge aufgenommen werden;

b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zur Wartung oder Reparatur jener Luftfahrzeuge eingeführt werden, die von dem benannten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden;

c) Kraft- und Schmierstoffe, die als Vorräte für jene Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von dem benannten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Flug im Hoheitsgebiet jener Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen werden, verbraucht werden.

Es kann verlangt werden, daß die unter *a*), *b*) und *c*) genannten Gegenstände unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle bleiben.

(3) Die übliche Bordausrüstung sowie die an Bord des Luftfahrzeuges einer Vertragspartei belassenen Gegenstände und Vorräte dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollorgane dieser Vertragspartei ausgeladen werden. In diesem Fall können sie bis zur Wiederaufnahme oder anderweitigen Verfügung gemäß den Zollvorchriften unter Aufsicht der genannten Zollorgane gestellt werden.

Artikel 12. VERTRETUNGEN DER BENANNTEN LUFTVERKEHRSUNTERNEHMEN

(1) Die von den Vertragsparteien benannten Luftverkehrsunternehmen haben das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eine Vertretung mit dem für den Betrieb der vereinbarten Linien benötigten technischen und kommerziellen Personal zu unterhalten.

(2) Das Personal einer solchen Vertretung setzt sich grundsätzlich aus Staatsbürgern des einen oder des anderen oder beider Staaten zusammen. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung des Aufenthaltsstaates. Für dieses Personal gelten die Rechtsvorschriften des Aufenthaltsstaates.

(3) Die Ausbildung des Personals kann auch im Heimatstaat des jeweils benannten Luftverkehrsunternehmens vorgenommen werden.

(4) Hinsichtlich der kommerziellen Tätigkeit der Vertretung des benannten Unternehmens einer Vertragspartei auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gilt der Grundsatz der Reziprozität.

Artikel 13. ÜBERWEISUNG VON ERTRÄGEN

(1) Jede Vertragspartei gewährt dem benannten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die in ihrem Hoheitsgebiet aus der

Beförderung von Passagieren, Fracht, Gepäck und Post erzielten Ertragsüberschüsse zum offiziellen Umrechnungskurs ohne Beschränkung an seinen Sitz zu überweisen.

(2) Falls der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt wird, findet dieses Anwendung.

Artikel 14. UNFALLHILFE

(1) Jede Vertragspartei wird den in ihrem Hoheitsgebiet in Not geratenen Luftfahrzeugen der anderen Vertragspartei die Hilfe leisten, die sie ihren eigenen Luftfahrzeugen im internationalen Luftverkehr leistet. Bei einem Unfall, der Todesfälle, schwere Verletzungen von Personen oder ernstliche Beschädigungen des Luftfahrzeuges zur Folge hat, wird die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat, der Besatzung und den Passagieren unverzüglich Hilfe leisten, die Post, das Gepäck und die Fracht, die sich an Bord befinden, schützen und für deren Weiterbeförderung Sorge tragen.

(2) Die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignete, hat die Vertragspartei, welche das Luftfahrzeug zugelassen hat, unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen und eine Untersuchung zur Klärung der Ursachen und Umstände des Unfalles einzuleiten. Die andere Vertragspartei hat das Recht, Beobachter zu entsenden.

(3) Die die Untersuchung führende Luftfahrtbehörde wird der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei nach Abschluß der Untersuchung einen Untersuchungsbericht übermitteln.

Artikel 15. KONSULTATIONEN

(1) Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien werden entsprechend den Erfordernissen Konsultationen im Geiste enger Zusammenarbeit mit dem Ziel durchführen, die einheitliche Anwendung dieses Abkommens zu gewährleisten.

(2) Wünscht eine der Vertragsparteien eine Änderung dieses Abkommens, so teilt sie dies der anderen Vertragspartei mit. Innerhalb von 60 Tagen nach Eingang dieser Mitteilung werden Konsultationen zwischen den Zivilluftfahrtbehörden zur Vorbereitung einer Änderung dieses Abkommens aufgenommen.

(3) Falls sich zwischen den Vertragsparteien in bezug auf die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens Meinungsverschiedenheiten ergeben, werden Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden aufgenommen.

Artikel 16. KÜNDIGUNG

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Wege schriftlich mitteilen, daß sie das Abkommen zu kündigen wünscht; diese Mitteilung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis zu bringen. In diesem Fall verliert das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Einganges der Kündigung bei der anderen Vertragspartei seine Geltung, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes im gegenseitigen Einvernehmen zurückgezogen wird.

Artikel 17. REGISTRIERUNG

Dieses Abkommen und jede Änderung sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation registrieren zu lassen.

Artikel 18. INKRAFTTRETEN

Dieses Abkommen tritt sechzig (60) Tage nach dem Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die Unterzeichneten, von ihren Regierungen hierzu ordnungsgemäß ermächtigt, dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Wien, am 11. November 1980, in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Österreichische Bundesregierung:

WILLIBALD P. PAHR

Für die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik:

OSKAR FISCHER

ANLAGE ZUM ABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK ÜBER DEN LUFTVERKEHR

I

Von der Österreichischen Bundesregierung werden für die Republik Österreich: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG mit dem Sitz in Wien als Fluglinienunternehmen namhaft gemacht.

Von der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik wird: Interflug Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr mbH mit dem Sitz in Berlin/Hauptstadt der DDR als Fluglinienunternehmen namhaft gemacht.

II

Fluglinien, die gemäß Artikel 2 dieses Abkommens von den namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen in beiden Richtungen betrieben werden: Wien–Berlin/Hauptstadt der DDR v.v.

III

Die Gewährung von Verkehrsrechten der 5. Luftfreiheit bleibt späteren Vereinbarungen vorbehalten.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT[1] AGREEMENT BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

The Austrian Federal Government and the Government of the German Democratic Republic, guided by the wish to develop and strengthen their mutual relations in the field of civil aviation on the basis of the provisions of the Final Act of the Conference on Security and Co-operation in Europe,[2] have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

(1) For the purposes of this Agreement, unless the context requires otherwise:

(*a*) The term "aeronautical authority" means, in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Minister of Transport or any other person or body legally authorized to perform the functions at present performed by the said person or authority and, in the case of the Government of the German Democratic Republic, the Ministry of Transport, Central Administration for Civil Aviation.

(*b*) The term "territory" means the land and water area under the sovereignty of a State and the territorial waters adjacent thereto, as well as the air space above.

(*c*) The term "territory of the Contracting Parties" means the territories of the Republic of Austria and of the German Democratic Republic.

(*d*) The term "designated airline" means an airline designated and accepted in accordance with article 3 of this Agreement.

(*e*) The term "agreed services" means the air services agreed in the annex to this Agreement on the routes specified therein.

(*f*) The term "capacity," in relation to an aircraft, means the payload of that aircraft available on a service or section of a service.

(*g*) The term "capacity" in relation to an "agreed service", means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.

(2) The annex to this Agreement shall form an inseparable part of the Agreement. All references to the Agreement shall, unless explicitly provided otherwise, apply equally to the annex.

Article 2. FLIGHT AND TRAFFIC RIGHTS

(1) Each Party shall grant to the other Contracting Party in respect of its scheduled international air services and non-scheduled flights:

(*a*) The right to fly across its territory without landing from and to third States;

[1] Came into force on 10 January 1981, i.e., 60 days from the date of signature, in accordance with article 18.
[2] *International Legal Materials*, vol. 14 (1975), p. 1292 (American Society of International Law).

(*b*) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights set forth in this Agreement for the purpose of establishing international air services on the air routes specified in the appropriate section of the route schedule annexed to, and forming a part of, this Agreement. Such air services and air routes shall hereinafter be referred to as "the agreed services" and "the specified routes", respectively. While operating an agreed service on a specified route, the airlines designated by either Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph (1) of this article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the schedule for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this article shall be deemed to confer on the designated airline of a Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. OPERATING AUTHORIZATION

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. The designated airlines are listed in the annex.

(2) The aeronautical authorities of the first Contracting Party shall, upon request and subject to the provisions of paragraphs (4) and (5) of this article, grant without delay the appropriate operating authorization to the designated airline of the other Contracting Party.

(3) Each Contracting Party shall have the right, by notifying the other Contracting Party in writing, to withdraw the designation of an airline and to designate another.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to international air traffic.

(5) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this article, to limit that authorization or to impose such conditions upon the exercise by the designated airline of the rights specified in article 2 of this Agreement as it may deem necessary, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(6) An airline so designated and authorized may begin at any time to operate the agreed services provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 8 of this Agreement is in force for the service in question and that agreement has been reached in respect of that service in accordance with the provisions of article 7 of this Agreement.

Article 4. SUSPENSION AND REVOCATION OF THE OPERATING AUTHORIZATION

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to refuse the exercise of the rights specified in article 2 of this

Agreement to the airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions upon it as may appear necessary on the exercise of these rights:

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

(*b*) In the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights in question, or

(*c*) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the terms of this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this article is required to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Such consultation must begin within a period of twenty (20) days from the date of a request submitted by one of the Contracting Parties.

Article 5. APPLICATION OF LAWS

(1) The laws and regulations of each Contracting Party governing the entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or governing the operation and navigation of such aircraft within its territory shall also apply to aircraft of the airline designated by the other Contracting Party; they shall be complied with by aircraft operators and crews upon the aircraft's entry into or departure from the territory as well as during its stay in the territory of the first-named Contracting Party.

(2) The use of aircraft as well as the transport of crews, passengers, baggage, air cargo or mail by the designated airline of one Contracting Party shall be subject, in the territory of the other Contracting Party, to the latter's laws and regulations concerning public order and safety, and in particular to laws concerning frontier, customs and currency control and to passport, registration, health, veterinary and phytosanitary regulations.

(3) The Contracting Parties shall take all those preventive measures in connection with the arrival and departure of an aircraft which are required under international rules to prevent the spread of communicable diseases.

(4) Visas for crew members and other personnel shall, unless there are grounds for withholding them, be issued for a period of validity of at least six months. During their period of validity, the visas shall authorize multiple entry into and departure from the territory of the other Contracting Party.

Article 6. REGISTRATION MARKS AND DOCUMENTS

(1) The aircraft of the designated airlines, when flying over the territory of the other Contracting Party, shall bear their nationality and registration marks as prescribed for international flights.

(2) Certificates of airworthiness, certificates of competency, licences and other documents which have been issued or rendered valid by one of the Contracting Parties and are still valid shall be recognized as valid by the other Contracting Party. Both Contracting Parties shall, however, reserve the right, in respect of flights within their territory, to withhold recognition of certificates of

competence or licences which have been issued to their nationals by another State or have been recognized as valid by another State.

Article 7. CAPACITY

(1) The capacity provided for the operation of the agreed services by the airlines designated by the Contracting Parties shall serve primarily to meet transport requirements between airports situated in the territories of the Contracting Parties.

(2) In order to achieve a fair and equal treatment of both designated airlines, the airlines shall agree in good time on the frequencies of flights on the agreed services, the types of aircraft employed and the flight schedules, including days of operation and planned arrival and departure times, a uniform distribution of available capacity being aimed at.

(3) The flight schedules so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the planned date of their entry into force. In special cases, this time-limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

(4) If the designated airlines cannot agree on the flight schedules mentioned above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach an agreement.

(5) Subject to the provisions of paragraph (4) of this article, a flight schedule shall enter into force only after approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(6) Flight schedules established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new flight schedules are established in accordance with the provisions of this article.

(7) Requests for authorization of flights carried out outside the established flight schedules shall be submitted in accordance with the applicable domestic laws and regulations of the Contracting Parties.

Article 8. TRANSPORT TARIFFS

(1) The tariffs to be charged by the airline of one of the Contracting Parties for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at a reasonable level having due regard to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and carriage characteristics such as speed and accommodation.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this article shall be agreed between the designated airlines of the Contracting Parties.

(3) The tariffs thus established shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least (30) thirty days before the proposed date of their entry into force. In special cases, this time-limit may be reduced subject to the approval of the said authorities.

(4) If the designated airlines cannot agree upon a tariff or if a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article for another reason, or if one of the Contracting Parties notifies the other during the first fifteen (15) days of the time-limit referred to in paragraph 3 of this article that it does not agree to a tariff established in accordance with paragraph (2) of this

article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariffs by mutual agreement.

(5) Subject to the provisions of paragraph (4) of this article, a tariff shall enter into force only after approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(6) The tariffs established in accordance with the provisions of this article shall remain in effect until new tariffs are established in accordance with the provisions of this article.

Article 9. AIRPORTS AND AIR LANES

(1) Each Contracting Party shall determine, within its territory, the air lanes for the operation of the agreed services on the established routes, as well as the frontier overflight points.

(2) In order to ensure flight safety on the established routes, each Contracting Party shall guarantee to aircraft authorized in the territory of the other Contracting Party the use of all available services, including radio communications and radio navigation aids, ground installations, meteorological service and fire-fighting and rescue apparatus.

(3) The rates for taxes and other charges due for the use of airports and other technical installations may not be higher for aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party than for national aircraft engaged in international air traffic or for aircraft of airlines of third States.

Article 10. DIRECT TRANSIT TRAFFIC

Passengers, baggage and cargo in direct transit traffic through the territory of a Contracting Party and remaining in the airport area reserved for them shall, in accordance with the laws of that Contracting Party, undergo a simplified inspection procedure. Baggage and cargo in direct transit traffic shall be exempt from customs dues and other similar charges.

Article 11. EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

(1) Aircraft operated on international flights by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, their supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges or taxes upon entry into the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

(2) The following shall also be exempt from such dues and taxes, with the exception of charges for services rendered:

(*a*) Aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party within limits fixed by the authorities of that Contracting Party for use on board the aircraft;

(*b*) Spare parts imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used by the designated airline of the other Contracting Party;

(*c*) Fuels and lubricants intended as supplies for aircraft operated by the designated airline of the other Contracting Party, even if such supplies are

used in flight over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of a Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the consent of the customs authorities of that Contracting Party. In that case, they may be placed under the supervision of the said customs authorities until they are recovered or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations.

Article 12. OFFICES OF DESIGNATED AIRLINES

(1) The airlines designated by the Contracting Parties shall have the right to maintain in the territory of the other Contracting Party an office with the technical and commercial personnel required for the operation of the agreed services.

(2) The personnel of such an office shall, in principle, be composed of nationals of one or the other or both States. Exceptions shall require the approval of the host State. The laws of the host State shall be applicable to such personnel.

(3) Training of the personnel may also be undertaken in the home State of the designated airline concerned.

(4) The principle of reciprocity shall apply in respect of the commercial activities of the Office of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

Article 13. TRANSFER OF EARNINGS

(1) Each Contracting Party shall grant the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer to its headquarters, without limitation, the excess of earnings derived from the transport of passengers, cargo, baggage and mail at the official exchange rate; and

(2) If the system of payments between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.

Article 14. ACCIDENT ASSISTANCE

(1) Each Contracting Party shall render to aircraft of the other Contracting Party which are in distress in its territory the same measure of assistance as it renders to its own aircraft engaged in international air traffic. In the event of an accident which entails deaths, severe injuries of persons or serious damage to the aircraft, the Contracting Party in whose territory the accident has occurred shall immediately render assistance to the crew and passengers, shall protect such mail, baggage and cargo as are on board the aircraft and shall make arrangements for their subsequent transport.

(2) The Contracting Party in whose territory the accident occurred shall immediately notify the Contracting Party which has authorized the aircraft and shall institute an inquiry to ascertain the causes and circumstances of the accident. The other Contracting Party shall have the right to send observers.

(3) The aeronautical authority conducting the inquiry shall, upon the conclusion of the investigation, transmit a report on the inquiry to the aeronautical authority of the other Contracting Party.

Article 15. CONSULTATIONS

(1) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, as required, conduct consultations in a spirit of close co-operation with a view to ensuring the uniform implementation of this Agreement.

(2) If one of the Contracting Parties desires a modification of this Agreement, it shall notify this to the other Contracting Party. Within sixty (60) days of the date of receipt of such notification, consultations shall be instituted between the civil aeronautical authorities with a view to preparing a modification of this Agreement.

(3) If differences of opinion arise between the Contracting Parties in respect of the interpretation or application of this Agreement, consultations shall be instituted between the aeronautical authorities.

Article 16. TERMINATION

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

Article 17. REGISTRATION

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

Article 18. ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force sixty (60) days after the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF the signatories, being duly authorized for the purpose by their Governments, have signed this Agreement.

DONE at Vienna on 11 November 1980, in two original texts in the German language.

For the Austrian Federal Government:
WILLIBALD P. PAHR

For the Government of the German Democratic Republic:
OSKAR FISCHER

ANNEX TO THE AGREEMENT BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC ON AIR TRANSPORT

I

The airline designated by the Austrian Federal Government for the Republic of Austria shall be Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG with headquarters in Vienna.

The airline designated by the Government of the German Democratic Republic shall be Interflug Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr mbH with headquarters in Berlin/Capital of the GDR.

II

Air services to be operated by the designated airlines in both directions in accordance with article 2 of this Agreement: Vienna–Berlin/Capital of the GDR and vice versa.

III

The granting of traffic rights of the fifth freedom of the air shall be reserved for subsequent agreements.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République démocratique allemande, désireux de développer et de renforcer leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile sur la base des dispositions de l'Acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe[2], sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

1) Au sens du présent Accord et si le contexte n'en décide pas autrement,

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement fédéral autrichien, le Ministre fédéral des transports ou tout autre organisme ou personne juridiquement habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par la personne ou les autorités ci-dessus et, dans le cas du Gouvernement de la République démocratique allemande, le Ministère des transports, Administration centrale de l'aviation civile.

b) Le terme « territoire » désigne les terres et les eaux placées sous la souveraineté d'un Etat et les eaux territoriales avoisinantes, ainsi que l'espace aérien situé au-dessus.

c) L'expression « territoire des Parties contractantes » désigne les territoires de la République d'Autriche et de la République démocratique allemande.

d) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et agréée conformément à l'article 3 du présent Accord.

e) L'expression « lignes convenues » désigne les lignes convenues dans l'annexe au présent Accord, sur les trajets qui y sont spécifiés.

f) Le terme « capacité » désigne, au sujet d'un aéronef, la charge utile dont cet aéronef dispose sur une ligne ou une portion de ligne.

g) Le terme « capacité » désigne, au sujet d'une « ligne convenue », la capacité des aéronefs utilisés sur cette ligne, multipliée par la fréquence des vols accomplis par ces aéronefs durant une période donnée et sur un trajet donné ou une partie de trajet.

2) L'annexe au présent Accord fait partie intégrante de l'Accord.

Toutes les références à l'Accord concernent également l'annexe, à moins qu'il n'en soit expressément disposé autrement.

Article 2. DROITS DE VOL ET DE TRANSPORT

1) Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après pour ses lignes aériennes internationales régulières et ses vols non réguliers :

[1] Entré en vigueur le 10 janvier 1981, soit 60 jours après la date de signature, conformément à l'article 18.
[2] Notes et études documentaires, nos 4271-4272 (15 mars 1976), p. 48 (La Documentation française).

a) Droit de survoler son territoire en provenance et à destination d'un Etat tiers, sans y faire escale;

b) Droit de faire des escales non commerciales sur son territoire.

2) Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits stipulés dans le présent Accord en vue de mettre en service des lignes aériennes internationales sur les trajets spécifiés dans la section pertinente du descriptif annexé au présent Accord et qui en fait partie intégrante. Ces lignes et trajets sont respectivement dénommés ci-après « lignes convenues » et « trajets spécifiés ». Au cours de l'exploitation d'une ligne convenue sur un trajet spécifié, les entreprises désignées par les deux Parties contractantes pourront, outre les droits stipulés au paragraphe 1 du présent article, faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points dudit trajet indiqués dans le descriptif annexé au présent Accord, afin d'embarquer ou de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant aux entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, dont la destination est un autre point du territoire de l'autre Partie contractante, pour les transporter contre rémunération.

Article 3. AUTORISATION D'EXPLOITATION

1) Chaque Partie contractante peut désigner à l'autre une entreprise de transport aérien chargée d'exploiter les lignes convenues sur les trajets spécifiés. Les entreprises désignées sont indiquées dans l'annexe.

2) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante accorderont sans délai et sur demande l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article.

3) Chaque Partie contractante peut, par notification écrite adressée à l'autre Partie, annuler la désignation d'une entreprise de transport aérien et désigner une autre entreprise.

4) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement aux transports aériens internationaux.

5) Chaque Partie contractante peut refuser ou limiter l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits stipulés à l'article 2 du présent Accord, lorsque la preuve ne lui a pas été apportée que la majeure partie de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

6) Une entreprise de transport aérien désignée et agréée de cette manière peut commencer à tout moment l'exploitation de la ligne convenue, à condition qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 8 du présent Accord

soit en vigueur pour cette ligne et qu'un accord ait été conclu au sujet de cette ligne conformément aux dispositions de l'article 7 du présent Accord.

Article 4. SUSPENSION ET RETRAIT DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1) Chaque Partie contractante peut retirer l'autorisation d'exploitation, interdire à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante l'exercice des droits stipulés à l'article 2 du présent Accord ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) Lorsque la preuve ne lui a pas été apportée que la majeure partie de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie, ou

b) Lorsque cette entreprise ne respecte pas les dispositions législatives et réglementaires de la Partie contractante qui lui a accordé ces droits, ou

c) Lorsque l'entreprise néglige d'une autre manière de conduire son exploitation conformément aux dispositions du présent Accord.

2) Sauf s'il est nécessaire de prendre immédiatement les mesures de suspension ou d'imposition des conditions stipulées au paragraphe 1 du présent article pour éviter que les dispositions législatives et réglementaires ne continuent d'être violées, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante. La consultation devra commencer dans un délai de vingt (20) jours après la présentation de la demande par l'une des Parties contractantes.

Article 5. APPLICATION DES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES

1) Les dispositions législatives et réglementaires de l'une des Parties contractantes relatives à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs utilisés en service international, ou à l'exploitation et à la circulation de ces aéronefs dans son territoire s'appliquent aussi aux aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante; elles doivent être observées par les détenteurs et les équipages des aéronefs lors de l'entrée ou de la sortie de ceux-ci ainsi que durant leur séjour sur le territoire de la première Partie contractante.

2) L'utilisation d'aéronefs et le transport d'équipages, de passagers, de bagages, de fret aérien ou de courrier par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes est soumise dans le territoire de l'autre aux dispositions législatives et réglementaires de celle-ci concernant l'ordre et la sécurité publiques, notamment celles qui s'appliquent au contrôle frontalier et douanier et au contrôle des changes, ainsi que les dispositions en matière de passeport, de déclaration, de santé, de médecine vétérinaire et de contrôle phytosanitaire.

3) Les Parties contractantes prendront, en ce qui concerne l'arrivée et le départ des aéronefs, toutes les mesures préventives requises conformément aux règles internationales pour éviter la propagation des maladies contagieuses.

4) Les visas destinés aux membres de l'équipage et au personnel en général seront établis pour une durée d'au moins six mois, à moins qu'il n'existe un motif de refus. Durant leur validité, ils donneront droit à plusieurs entrées et sorties sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 6. SIGNES D'ENREGISTREMENT ET DOCUMENTS

1) Les aéronefs des entreprises de transport désignées doivent, lors des vols sur le territoire de l'autre Partie contractante, arborer les signes d'enregistrement et de nationalité définis pour les vols internationaux.

2) Les certificats de navigabilité, les permis, les certificats d'aptitude et les autres documents établis ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes et qui restent valables sont reconnus valables par l'autre. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit, pour les vols sur son territoire, de refuser de reconnaître les permis et les certificats d'aptitude délivrés par un autre Etat à ses ressortissants ou reconnus valables par un autre Etat.

Article 7. CAPACITÉ

1) La capacité des entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes prévue pour l'exploitation des lignes convenues servira avant tout à répondre aux besoins de transport entre les aéroports situés sur le territoire des Parties contractantes.

2) Pour permettre un traitement équitable et identique des deux entreprises de transport aérien désignées, celles-ci devront convenir en temps utile des fréquences de vol sur les lignes convenues, des types d'aéronefs utilisés et des horaires indiquant les jours de vol ainsi que les heures prévues de départ et d'arrivée. A cette occasion, il faudra s'efforcer de répartir également la capacité offerte.

3) Les horaires de vol ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai pourra être réduit avec l'approbation desdites autorités.

4) Si les entreprises de transport désignées ne peuvent s'entendre sur les horaires de vol ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de parvenir à un accord.

5) Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, un horaire n'entrera en vigueur qu'après avoir été approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

6) Les horaires de vol fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux horaires soient fixés conformément aux dispositions du présent article.

7) La demande d'approbation des vols effectués en dehors des horaires fixés sera présentée conformément aux dispositions législatives et réglementaires pertinentes des Parties contractantes.

Article 8. TARIFS DE TRANSPORT

1) Les tarifs imposés par l'entreprise de transport de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés en tenant compte de tous les facteurs pertinents, notamment les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les caractéristiques du transport (telles que la vitesse et le confort).

2) Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront arrêtés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes.

3) Les tarifs convenus de cette manière seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai pourra être réduit avec l'approbation desdites autorités.

4) Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent s'entendre sur un tarif ou si, pour d'autres raisons, un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si une Partie contractante informe l'autre dans les quinze (15) premiers jours du délai stipulé au paragraphe 3 du présent article qu'elle est en désaccord sur un tarif convenu conformément au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de parvenir à un accord sur les tarifs.

5) Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, un tarif n'entrera en vigueur qu'après son approbation par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

6) Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 9. AÉROPORTS ET ITINÉRAIRES AÉRIENS

1) Chaque Partie contractante fixe sur son territoire les itinéraires aériens pour l'exploitation des lignes convenues sur les trajets spécifiées, ainsi que les points de survol de la frontière.

2) Pour assurer la sécurité de vol sur les trajets spécifiés, chaque Partie contractante garantit aux aéronefs agréés dans le territoire de l'autre Partie contractante l'utilisation de tous les services disponibles, notamment les liaisons radio et les dispositifs de radionavigation, les installations au sol, les services météorologiques, le matériel d'incendie et les appareils de sauvetage.

3) Les tarifs et autres droits d'utilisation des aéroports et des autres installations techniques imposés à l'autre Partie contractante pour les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées ne pourront être supérieurs à ceux imposés pour les aéronefs nationaux en service international ou pour les aréonefs des entreprises de transport aérien des Etats tiers.

Article 10. TRANSIT DIRECT

Les passagers, les bagages et le fret qui sont en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet seront soumis à un contrôle simplifié conformément à la réglementation de cette Partie. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes analogues.

Article 11. EXONÉRATION DE DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

1) Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburant et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres taxes analogues à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2) Sont également exonérés de ces droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de service :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante pour la consommation à bord, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et lubrifiants servant de réserve aux aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, même s'ils sont utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

3) L'équipement de bord habituel ainsi que le matériel et l'approvisionnement placés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci. En pareil cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités conformément aux règlements douaniers, jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou que l'on en dispose autrement.

Article 12. REPRÉSENTATIONS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN DÉSIGNÉES

1) Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes peuvent disposer, sur le territoire de l'autre Partie, d'une représentation dotée du personnel technique et commercial nécessaire à l'exploitation des lignes convenues.

2) Le personnel desdites représentations se composera essentiellement de ressortissants de l'un ou l'autre des Etats, ou des deux. Les exceptions devront être approuvées par l'Etat de séjour. Ce personnel relèvera de la législation de l'Etat de séjour.

3) Le personnel peut aussi être formé dans l'Etat d'origine de l'entreprise de transport aérien désignée.

4) Le principe de réciprocité s'applique aux activités commerciales de la représentation de l'entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre.

Article 13. TRANSFERT DES BÉNÉFICES

1) Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer sans limite à son siège et au cours officiel les bénéfices retirés sur son territoire des transports de passagers, fret, bagages et courrier.

2) Si les opérations de paiement entre les Parties contractantes sont régies par un accord particulier, cet accord s'appliquera.

Article 14. AIDE EN CAS D'URGENCE

1) Chaque Partie contractante accordera aux aéronefs de l'autre Partie contractante en situation de détresse sur son territoire l'aide qu'elle accorde à ses

propres aéronefs en service international. En cas d'accident faisant des victimes, des blessés graves ou causant des dégâts importants à l'aéronef, la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'accident a eu lieu prêtera immédiatement assistance à l'équipage et aux passagers, protégera le courrier, les bagages et le fret qui se trouvent à bord et se chargera de les réacheminer.

2) La Partie contractante sur le territoire de laquelle l'accident se produit devra en informer immédiatement la Partie contractante qui a agréé l'aéronef et procéder à une enquête afin de déterminer les causes et les circonstances de l'accident. L'autre Partie contractante pourra envoyer des observateurs.

3) Les autorités aéronautiques chargées de l'enquête remettront un rapport aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante après la conclusion de l'enquête.

Article 15. CONSULTATIONS

1) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront selon les besoins dans un esprit d'étroite coopération en vue d'assurer l'application harmonieuse du présent Accord.

2) Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier le présent Accord, elle en notifiera l'autre Partie contractante. Les autorités aéronautiques entameront des consultations dans les soixante (60) jours suivant la réception de cette notification pour élaborer une modification de l'Accord.

3) Si des différends s'élèvent entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques procéderont à des consultations.

Article 16. DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut notifier à l'autre par écrit et par la voie diplomatique son intention de mettre fin à l'Accord; cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 17. ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tout amendement qui pourrait y être apporté devront être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur soixante (60) jours après la date de sa signature.

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

FAIT à Vienne, le 11 novembre 1980, en deux exemplaires originaux en langue allemande.

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :

WILLIBALD P. PAHR

Pour le Gouvernement de la République démocratique allemande :

OSKAR FISCHER

ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

I

L'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement fédéral autrichien pour la République d'Autriche est la suivante : Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, dont le siège est à Vienne.

L'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République démocratique allemande est la suivante : Interflug Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr mbH, dont le siège est à Berlin/capitale de la RDA.

II

Lignes aériennes qui seront exploitées dans les deux sens par les entreprises de transport aérien désignées conformément à l'article 2 du présent Accord : Vienne - Berlin/capitale de la RDA et *vice versa*.

III

L'octroi de droits de transport pour la cinquième liberté de l'air pourra faire l'objet d'accords ultérieurs.

No. 24101

AUSTRIA
and
LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Tripoli on 13 May 1984

Authentic texts: German, Arabic and English.
Registered by Austria on 9 May 1986.

AUTRICHE
et
JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Tripoli le 13 mai 1984

Textes authentiques : allemand, arabe et anglais.
Enregistré par l'Autriche le 9 mai 1986.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREGIERUNG DER REPUBLIK ÖSTERREICH UND DER SOZIALISTISCHEN LIBYSCH-ARABISCHEN VOLKS-JAMAHIRIYA

Die Bundesregierung der Republik Österreich und die Sozialistische Libysch-Arabische Volks- Jamahiriya, als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, ihr Vertrauen in den Fortschritt der internationalen Zivilluftfahrt durch genaue Einhaltung der Bestimmungen des genannten Abkommens bekräftigend und vom Wunsch geleitet, ein Abkommen zum Zwecke der Errichtung von Fluglinien zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

Sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. Für den Anwendungsbereich des vorliegenden Abkommens, wenn nicht der Zusammenhang etwas anderes bestimmt:

a) bedeutet der Ausdruck „die Konvention" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt alle gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhänge und alle Änderungen der Anhänge und der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragschließenden Teile in Kraft getreten oder von beiden ratifiziert worden sind;

b) bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden" im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für Verkehr oder jede andere rechtmäßig zur Wahrnehmung der derzeit von der genannten Behörde ausgeübten Funktionen ermächtigte Behörde; im Falle der Sozialistischen Libysch-Arabischen Volks-Jamahiriya den Generaldirektor für die Zivilluftfahrtverwaltung, Sekretariat für Verkehr und Schiffahrt, oder jede Person oder Stelle, die zur Ausübung aller derzeit von dem genannten Generaldirektor wahrgenommenen Funktionen oder ähnlicher Funktionen befugt ist;

c) bedeutet der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen" ein Fluglinienunternehmen, das ein Vertragschließender Teil durch schriftliche Benachrichtigung dem anderen Vertragschließenden Teil gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft macht;

d) haben die Ausdrücke „Hoheitsgebiet", „Fluglinie", „internationale Fluglinie", „Fluglinienunternehmen" und „nicht gewerbliche Landung" die in Artikel 2 und 96 der Konvention festgelegte Bedeutung;

e) bedeutet der Ausdruck „Kapazität" in bezug auf ein Luftfahrzeug die Nutzlast dieses Luftfahrzeuges auf der Flugstrecke oder einem Abschnitt dieser Strecke;

f) bedeutet der Ausdruck „Kapazität" in bezug auf eine festgelegte Fluglinie das Beförderungsangebot des auf einer solchen Fluglinie eingesetzten Luftfahr-

zeuges multipliziert mit der von einem solchen Luftfahrzeug innerhalb eines gegebenen Zeitraumes und einer Flugstrecke oder eines Flugstreckenabschnittes betriebenen Frequenz.

2. Der „Anhang" zu diesem Abkommen bildet einen Bestandteil des Abkommens, und alle Hinweise auf das Abkommen beziehen sich ebenso auf den Anhang, außer es wird ausdrücklich etwas anderes festgelegt.

Artikel 2. GEWÄHRUNG VON RECHTEN

1. Jeder Vertragschließende Teil gewährt dem anderen Vertragschließenden Teil die in diesem Abkommen angeführten Rechte zum Zwecke der Errichtung planmäßiger internationaler Fluglinien auf den im Anhang zu dem vorliegenden Abkommen festgelegten Flugstrecken. Diese Fluglinien und Flugstrecken werden in der Folge „vereinbarte Fluglinien" bzw. „festgelegte Flugstrecken" genannt.

2. Nach Maßgabe der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens genießen die von beiden Vertragschließenden Teilen namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke die folgenden Rechte:

a) das Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles ohne Landung zu überfliegen,

b) im genannten Hoheitsgebiet Landungen zu nicht gewerblichen Zwecken durchzuführen,

c) im genannten Hoheitsgebiet an den für diese Flugstrecke im Anhang zum vorliegenden Abkommen festgelegten Punkten Landungen durchzuführen, mit dem Zweck, im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Fracht und Post abzusetzen und aufzunehmen.

3. Keine Bestimmung des Absatzes (2) dieses Artikels ist so auszulegen, daß dem Fluglinienunternehmen eines Vertragschließenden Teiles das Recht gewährt wird, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles Fluggäste, Fracht oder Post, deren Bestimmungsort im Hoheitsgebiet dieses Vertragschließenden Teiles liegt, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

Artikel 3. NAMHAFTMACHUNG UND BEWILLIGUNG DER FLUGLINIENUNTERNEHMEN

1. Jeder Vetragschließende Teil kann die im Anhang zum vorliegenden Abkommen festgelegten Flugstrecken nach eigenem Ermessen, zur Gänze oder teilweise, unverzüglich oder zu einer späteren Zeit unter folgenden Voraussetzungen betreiben:

a) Der Vertragschließende Teil muß dem anderen Vertragschließenden Teil schriftlich ein Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken namhaft gemacht haben;

b) Der andere Vertragschließende Teil muß dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die entsprechenden Betriebsbewilligungen gemäß seinen Gesetzen, Luftverkehrsregeln und Vorschriften ohne ungerechtfertigte Verzögerung erteilt haben.

2. Die Luftfahrtbehörden eines Vertragschließenden Teiles können von einem durch den anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Flugli-

nienunternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen jener Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von diesen Behörden normaler- und billigerweise gemäß den Bestimmungen der Konvention auf den Betrieb internationaler Fluglinien angewendet werden.

Artikel 4. WIDERRUF ODER AUSSETZUNG DER BETRIEBSBEWILLIGUNG

1. Jeder Vertragschließende Teil hat das Recht, die Annahme der Namhaftmachung eines Fluglinienunternehmens abzulehnen und die Erteilung der in Artikel 3 des vorliegenden Abkommens genannten Rechte an ein Fluglinienunternehmen zu verweigern oder zu widerrufen oder die von ihm für notwendig erachteten Bedingungen an die Ausübung dieser Rechte durch ein Fluglinienunternehmen zu knüpfen, wenn ihm nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei dem Vertragschließenden Teil, der das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, oder dessen Staatsangehörigen liegen.

2. Jeder Vertragschließende Teil hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens genannten Rechte durch ein von dem anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen auszusetzen oder die von ihm für notwendig erachteten Bedingungen an die Ausübung dieser Rechtze zu knüpfen, wenn es dieses Fluglinienunternehmen unterläßt, die Gesetze und Vorschriften des Vertragschließenden Teiles, der dieses Rechte gewährt, zu befolgen oder wenn das Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt, den Betrieb gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens durchzuführen. Sofern nicht der sofortige Widerruf, die sofortige Aussetzung oder die Auferlegung der vorgenannten Bedingungen unbedingt erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze und Vorschriften zu verhindern, werden diese Rechte erst nach Beratung mit dem anderen Vertragschließenden Teil Ausgeübt.

3. Falls eine Maßnahme auf Grund dieses Artikels getroffen wird, werden die Rechte des anderen Vertragschließenden Teiles nicht berührt.

Artikel 5. GERECHTER UND GLEICHER WETTBEWERB

1. Den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der beiden Vertragschließenden Teile ist in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit zum Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten zu geben.

2. Beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien hat das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen jedes Vertragschließenden Teiles die Interessen des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens des anderen Vertragschließenden Teiles zu berücksichtigen, um nicht die von letzterem auf allen oder einem Teil derselben Flugstrecken betriebenen Fluglinien ungebührlich zu beeinträchtigen.

Artikel 6. KAPAZITÄT

I. Die vereinbarten Fluglinien, die von den von den Vertragschließenden Teilen namhaft gemachten Fluglinienunternehmen betrieben werden, haben in enger Beziehung zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Flugstrekken zu stehen; vorrangiges Ziel der vereinbarten Fluglinien ist die Bereitstellung einer Kapazität, die bei angemessener Auslastung ausreicht, um die bestehende und vernünftigerweise voraussehbare Nachfrage für die Beförderung

von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem Hoheitsgebiet des das Fluglinienunternehmen namhaft machenden Vertragschließenden Teiles und dem Land des Endziels des Verkehrs zu decken.

2. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Fracht und Post, die an Punkten auf den festgelegten Flugstrecken im Hoheitsgebiet anderer Staaten als denjenigen, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht haben, aufgenommen oder abgesetzt werden, hat im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen zu erfolgen, nach denen sich die Kapazität normalerweise richtet:

a) der Verkehrsnachfrage nach und aus dem Hoheitsgebiet des Vertragschließenden Teiles, der das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat;

b) der Verkehrsnachfrage in dem Gebiet, welches das Fluglinienunternehmen durchquert, wobei andere Verkehrslinien, die von den Fluglinienunternehmen der Staaten, die dieses Gebiet umfassen, eingerichtet wurden, zu berücksichtigen sind, und

c) den Erfordernissen des Transitbetriebes des Fluglinienunternehmens.

3. Für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien wird die von jedem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen bereitgestellte Kapazität durch Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile vor Eröffnung der vereinbarten Fluglinien oder, falls kein Einwand seitens einer der Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile erhoben wird, durch direkte Vereinbarung zwischen den beiden Fluglinienunternehmen festgelegt, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile.

4. Die auf diese Weise vereinbarten Flugpläne sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile mindestens sechzig (60) Tage vor dem für ihre Einführung vorgeschlagenen Termin zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist, vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden, verkürzt werden.

5. Können die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen keine Einigung über die vorgenannten Flugpläne erzielen, haben sich die Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile um eine Beilegung des Problems zu bemühen.

6. Nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Artikels tritt kein Flugplan in Kraft, wenn ihn die Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile nicht genehmigt haben.

Artikel 7. ANWENDUNG DER GESETZE

1. Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragschließenden Teiles betreffend den Ein- oder Ausflug der im internationalen Flugverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge in sein oder aus seinem Hoheitsgebiet oder Flüge dieser Luftfahrzeuge über dieses Hoheitsgebiet finden für das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen des anderen Vertragschließenden Teiles Anwendung.

2. Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragschließenden Teiles betreffend den Eintritt, den Aufenthalt, den Transit und den Austritt von Fluggästen, Besatzungen, Fracht- oder Postgut in oder durch sein bzw. aus seinem Hoheitsgebiet, wie zB jene betreffend die Formalitäten für Ein- und Ausreise bzw. Ein- und Ausfuhr und für Aus- und Einwanderung, sowie jene betreffend Zölle und Sanitärmaßnahmen, gelten für die von dem Luftfahrzeug des namhaft gemachten

Fluglinienunternehmens des anderen Vertragschließenden Teiles beförderten Fluggäste, Besatzungen, Fracht- oder Postgüter, solange sie sich im genannten Hoheitsgebiet befinden.

Artikel 8. GEWERBLICHER BETRIEB

1. Den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jedes Vertragschließenden Teiles ist die gleiche Gelegenheit zu geben, nach Maßgabe der Gesetze und Vorschriften des anderen Vertragschließenden Teiles technisches und kaufmännisches Personal für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken zu beschäftigen und hiefür Büros im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles zu errichten und zu betreiben.

2. Ferner ist nach Maßgabe der Gesetze und Vorschriften des anderen Vertragschließenden Teiles dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jedes Vertragschließenden Teiles die gleiche Möglichkeit zur Ausstellung von Beförderungsdokumenten aller Art sowie zur Werbung für und Förderung von Verkäufen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles zu geben.

Artikel 9. STATISTIKEN

Die Luftfahrtbehörde eines Vertragschließenden Teiles hat der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragschließenden Teiles auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen zu übermitteln, die billigerweise zum Zwecke der Nachprüfung der auf den vereinbarten Fluglinien von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen des in diesem Artikel erstgenannten Vertragschließenden Teiles bereitgestellten Beförderungskapazität gefordert werden können. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu umfassen, die zur Feststellung des auf den vereinbarten Fluglinien von diesen Fluglinienunternehmen erzielten Beförderungsergebnisses und seiner Herkunfts- und Zielpunkte erforderlich sind.

Artikel 10. ZÖLLE

1. Die Luftfahrzeuge des von einem der Vertragschließenden Teile namhaft gemachten Fluglinienunternehmens, welches die vereinbarten Fluglinien betreibt, sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte und Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak) sind bei Ankunft im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles von allen Zöllen, Untersuchungsgebühren und anderen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstung und Vorräte bis zur Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben.

2. Weiters sind von diesen Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für geleistete Dienste zu entrichtenden Entgelte, befreit:

a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet eines Vertragschließenden Teiles an Bord genommen werden, innerhalb der von den Behörden dieses Vertragschließenden Teiles festgesetzten Grenzen und zur Verwendung an Bord der auf internationalen Fluglinien des anderen Vertragschließenden Teiles eingesetzten Luftfahrzeuge;

b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet eines Vertragschließenden Teiles zur Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen des anderen Vertragschließenden Teiles auf internationalen Fluglinien verwendet werden;

c) Kraft- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen des anderen Vertragschließenden Teiles auf internationalen Fluglinien verwendet werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teilstück des Fluges verbraucht werden, das über dem Hoheitsgebiet jenes Vertragschließenden Teiles, in dem sie an Bord genommen werden, zurückgelegt wird.

Es kann verlangt werden, daß die in den Absätzen (*a*), (*b*) und (*c*), genannten Gegenstände unter Zollaufsicht oder -kontrolle verbleiben.

3. Die übliche Bordausrüstung sowie die an Bord des Luftfahrzeuges eines Vertragschließenden Teiles belassenen Gegenstände und Vorräte dürfen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebietes entladen werden. In diesem Fall können sie bis zur Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung gemäß den Zollvorschriften unter Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

Artikel 11. TARIFE

1. Die für die Beförderung von Fluggästen und Fracht auf jeder der vereinbarten Fluglinien einzuhebenden Tarife müssen unter gebührender Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren, einschließlich der Kosten für wirtschaftlichen Betrieb, eines angemessenen Gewinnes, der Unterschiede in der Eigenart der Beförderungsleistung (wie des Schnelligkeits- und Bequemlichkeitsstandards) und der von den anderen, planmäßige Fluglinien betreibenden Unternehmen auf der betreffenden Flugstrecke oder eines jeden Abschnittes hievon verrechneten Tarife, in angemessener Höhe erstellt werden.

2. Die von einem der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen auf Grund der Tarife zu verrechnenden Tarifsätze auf einer der festgelegten Flugstrecken zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragschließenden Teile oder zwischen dem Hoheitsgebiet eines dritten Landes und dem Hoheitsgebiet eines der Vertragschließenden Teile sind festzusetzen entweder:

a) gemäß den Beschlüssen über Tarifsätze, die vom Internationalen Lufttransportverband, dem die betreffenden namhaft gemachten Fluglinienunternehmen als Mitglieder angehören, gefaßt werden, oder

b) durch Vereinbarung zwischen den betreffenden namhaft gemachten Fluglinienunternehmen, wenn diese nicht Mitglieder derselben Organisation von Fluglinienunternehmen sind oder wenn ein in Absatz 2 (*a*) dieses Artikels genannter Beschluß nicht gefaßt worden ist, mit der Maßgabe, daß, falls einer der Vertragschließenden Teile für eine der festgelegten Flugstrecken kein Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat und Tarifsätze für diese Flugstrecke nicht gemäß Absatz 2 (*a*) dieses Artikels festgesetzt worden sind, das von dem anderen Vertragschließenden Teil für den Betrieb dieser Flugstrecke namhaft gemachte Fluglinienunternehmen die Tarifsätze hiefür festlegen kann.

3. Die nach dem in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Verfahren festgesetzten Tarifsätze sind den Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile zur Genehmigung vorzulegen und treten nach Bekanntgabe der Genehmigung durch die genannten Luftfahrtbehörden in Kraft. Mangels Genehmigung der vorgeschlagenen Tarife haben die Luftfahrtbehörden auf Grund eines schriftlichen Antrages seitens der Luftfahrtbehörde eines Vertragschließenden Teiles innerhalb von sechzig Tagen Beratungen mit dem Ziele aufzunehmen, eine Lösung in der Sache zu finden.

4. Werden die Tarifsätze nicht gemäß den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels festgesetzt, haben die Vertragschließenden Teile sich selbst zu bemühen, eine Vereinbarung zu erzielen, und alle notwendigen Schritte zur Inkraftsetzung dieser Vereinbarung zu unternehmen.

5. Sollten die Vertragschließenden Teile keine Einigung erzielen, ist die Meinungsverschiedenheit nach Artikel 14 dieses Abkommens zu behandeln.

Artikel 12. ÜBERWEISUNG VON NETTOEINNAHMEN

1. Jeder Vertragschließende Teil gewährt dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen des anderen Vertragschließenden Teiles das Recht auf freie Überweisung an sein Hauptbüro der die Ausgaben übersteigenden Erträge, die von diesem Fluglinienunternehmen auf seinem Hoheitsgebiet in Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht erzielt werden. Diese Überweisungen erfolgen zum offiziellen Wechselkurs, der nach den zum Zeitpunkt der Beantragung der Überweisung in Kraft befindlichen Bestimmungen festgesetzt worden ist.

2. Wird das Zahlungssystem zwischen den Vertragschließenden Teilen durch eine Sondervereinbarung geregelt, dann ist diese Vereinbarung anzuwenden.

Artikel 13. FLUGHAFEN- UND ÄHNLICHE GEBÜHREN

Die Gebühren, die von einem der Vertragschließenden Teile für die Benützung von Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen durch Luftfahrzeuge des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens des anderen Vertragschließenden Teiles eingehoben werden, dürfen nicht höher sein als jene, die von seinem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beim Betrieb von internationalen Fluglinien zu zahlen sind.

Artikel 14. BEILEGUNG VON MEINUNGSVERSCHIEDENHEITEN

1. Bei einer Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragschließenden Teilen über die Auslegung oder Anwendung des vorliegenden Abkommens werden sich die Vertragschließenden Teile zunächst bemühen, diese im Verhandlungsweg beizulegen.

2. Gelingt es den Vertragschließenden Teilen nicht, im Verhandlungswege eine Lösung zu erzielen, so können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder einem Gremium zur Entscheidung vorzulegen, oder die Meinungsverschiedenheit kann auf Ersuchen eines der beiden Vertragschließenden Teile einem Schiedsgericht von drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorgelegt werden, wobei jeder Vertragschließende Teil einen Schiedsrichter namhaft macht und der dritte Schiedsrichter von den beiden namhaft gemachten Schiedsrichtern zu bestellen ist. Jeder der Vertragschließenden Teile hat einen Schiedsrichter innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem ein Vertragschließender Teil vom anderen auf diplomatischem Weg eine Note erhält, worin um eine schiedsgerichtliche Behandlung der Meinungsverschiedenheit ersucht wird, namhaft zu machen; der dritte Schiedsrichter ist innerhalb eines Zeitraumes von weiteren sechzig Tagen zu bestellen. Wenn einer der beiden Vertragschließenden Teile es verabsäumt, innerhalb des festgelegten Zeitraumes einen Schiedsrichter namhaft zu machen oder zu bestellen, kann der Präsident des Rates der Interuationalen Zivilluftfahrtorganisation von jedem der

Vertragschließenden Teile ersucht werden, nach Maßgabe des Falles einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In diesem Falle muß der dritte Schiedsrichter ein Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und fungiert als Präsident des Schiedsgerichtes.

3. Die Vertragschließenden Teile verpflichten sich, sich an jede gemäß Absatz (2) dieses Artikels ergangene Entscheidung zu halten.

Artikel 15. BERATUNGEN

1. Im Geiste enger Zusammenarbeit werden die Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile von Zeit zu Zeit Beratungen abhalten, um die Anwendung und zufriedenstellende Erfüllung der Bestimmungen dieses Abkommens und seines Anhanges zu gewährleisten.

2. Jeder Vertragschließende Teil kann um Beratung ersuchen, die innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen nach Erhalt des Ersuchens durch den anderen Vertragschließenden Teil zu beginnen hat, sofern nicht beide Vertragschließenden Teile sich über eine Verlängerung dieser Frist einigen.

Artikel 16. ABÄNDERUNGEN

1. Hält einer der Vertragschließenden Teile es für wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens abzuändern, kann er um Beratung mit dem anderen Vertragschließenden Teil ersuchen. Eine solche Beratung, welche auf mündlichem oder schriftlichem Wege erfolgen kann, hat innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen nach dem Zeitpunkt des Ersuchens zu beginnen. Alle auf diese Weise vereinbarten Abänderungen treten sechzig (60) Tage nach ihrer Bestätigung durch einen Austausch diplomatischer Noten in Kraft.

2. Hält einer der Vertragschließenden Teile es für wünschenswert, die Bestimmungen des Anhanges zu diesem Abkommen abzuändern, kann er um Beratung zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile ersuchen; in diesem Fall hat diese Beratung innerhalb eines Zeitraumes von dreißig Tagen nach dem Zeitpunkt des Ersuchens zu beginnen. Alle auf diese Weise zwischen diesen Behörden abgesprochenen Änderungen treten dreißig (30) Tage nach ihrer Bestätigung durch einen Austausch diplomatischer Noten in Kraft.

Artikel 17. Kündigung

Jeder der Vertragschließenden Teile kann jederzeit dem anderen Vertragschließenden Teil schriftlich auf diplomatischem Wege seinen Entschluß bekanntgeben, das vorliegende Abkommen aufzukündigen; eine solche Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorgamisation zur Kenntnis zu bringen. In einem solchen Fall läuft das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung beim anderen Vertragschließenden Teil ab, sofern sie nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Wenn keine Empfangsbestätigung durch den anderen Vertragschließenden Teil erfolgt, gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach dem Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation als eingegangen.

Artikel 18. REGISTRIERUNG

Das vorliegende Abkommen, sein Anhang sowie deren Abänderungen werden bei der durch das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt geschaffenen Internationalen Zivilluftfahrtorganisation registriert.

Artikel 19. TAG DES INKRAFTTRETENS

Das vorliegende Abkommen tritt sechzig (60) Tage, nachdem die Vertragschließenden Teile einander durch Austausch diplomatischer Noten von der Erfüllung ihrer jeweiligen verfassungsmäßigen Voraussetzungen in Kenntnis gesetzt haben, in Kraft.

GESCHEHEN in Tripolis am 13. Mai neunzehnhundertvierundachtzig entsprechend 13. Shaaban dreizehnhundertdreiundneunzig in dreifacher Ausfertigung in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei alle drei Texte gleichermaßen authentisch sind. Im Falle einer Meinungsverschiedenheit über die Auslegung dieses Abkommens ist der englische Text als maßgeblich anzusehen.

Für die Bundesregierung der Republik Österreich:
Dr. SCHMIDT

Für die Sozialistische Libysch-Arabische Volks-Jamahiriya:
OMAR MUSTAFA AL MUNTASAR

ANHANG

TEIL 1

Flugstrecken, die von dem von der Bundesregierung der Republik Österreich namhaft gemachten Fluglinienunternehmen in beiden Richtungen betrieben werden sollen:

Abflugpunkte: Punkte in Österreich;

Zwischenlandungspunkte: Keine;

Zielpunkt: Tripolis;

Punkte darüber hinaus: Werden später von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile festgelegt.

TEIL 2

Flugstrecken, die von dem von der Sozialistischen Libysch-Arabischen Volks-Jamahiriya namhaft gemachten Fluglinienunternehmen in beiden Richtungen betrieben werden sollen:

Abflugpunkte: Punkte in der Sozialistischen Libysch-Arabischen Volks-Jamahiriya;

Zwischenlandungspunkte: Keine;

Zielpunkt: Wien;

Punkte darüber hinaus: Werden später von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile festgelegt.

TEIL 3

Zwischenlandungspunkte und andere Punkte über jene hinaus, die auf Grund dieses Anhangs vereinbart worden sind, können von dem von jedem Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmen ohne Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit angeflogen werden.

القسم رقم ٢

الطرق التي يحق تبيرها في كلا الاتجاهين بواسطة المؤسسة المعينة من قبل الحكومة الاتحادية لجمهورية النمسا :

نقاط الرحيل :

نقاط في النمسا .

نقاط متوسطة :

لا شيء

نقطة في اقليم الطرف المتعاقد الاخر :

طرابلس.

القسم رقم ٣

يمكن لمؤسسة النقل المعنوي لكل طرف متعاقد ان تخدم نقاط متوسطة ونقاط فيما وراء غير تلك المتفق عليها بموجب هذا الملحق ، وذلك بدون ممارسة حقوق الحرية الخامسة .

وذلك باللغات العربية والالمانية والانجليزية وجميعها لها حجية متساوية وعند الخلاف فى تفسير هذا الاتفاق يرجع الى النص الانجليزى .

عن الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية

Omar Mustafa al Muntasar m. p.

عن الحكومة الاتحادية لجمهورية النمسا

Dr. Schmidt m. p.

الملحق

القسم رقم ١

الطرق التى يحق تسييرها فى كلا الاتجاهين بواسطة المؤسسة المعينة من قبل الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية :

نقاط الرحيل :

نقاط فى الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية .

نقاط متوسطة :

لاشيء

نقاط فى اقليم الطرف المتعاقد الاخر :

فيينا .

نقاط فيما وراء :

تحدد فيما بعد من قبل سلطات الطيران المدنى للطرفين المتعاقدين .

وفي مثل هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء اثني عشر شهرا على تاريخ استلام الاخطار المشار اليه من قبل الطرف المتعاقد الاخر الا اذا سحب هذا الاخطار بأتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المهلة

واذا لم يقر الطرف الاخر باستلامه الاخطار فيعتبر انه قد تسلمه بعد مضي أربعة عشر يوما على استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للاخطار .

المادة الثامنة عشرة

التسجيل

يسجل هذا الاتفاق وملحقه وأية تعديلات عليهما لدى منظمة الطيران المدني الدولية المشكلة بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولية .

المادة التاسعة عشرة

تاريخ النفاذ

يصبح هذا الاتفاق نافذ المفعول عندما يتم تبادل مذكرات دبلوماسية بين الطرفين المتعاقدين بما يؤكد اتمام المتطلبات القانونية لديهما .

حرر في طرابلس اليوم الاحد ١٣ / مايو / ١٩٨٤م
الموافق ١٣ /شعبان / ١٣٩٣ و.ر

من وقت لآخر بقصد ضمان اتباع وتنفيذ الاحكام المنصوص عليها في هذا الاتفاق والملحق المرفق به .

٢ـ يجوز لاي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب الدخول في مشاورات، على أن تبدأ في خلال مدة ستين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم الطلب، وذلك مالم يتفق الطرفان المتعاقدان على مد هذه المهلة .

المادة السادسة عشرة

التعديلات

١ـ اذا رغب أحد الطرفين المتعاقدين في تعديل اي حكم من أحكام هذا الاتفاق فله ان يطلب الدخول في مشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين الآخرين وفي هذه الحالة يجب أن تبدأ المشاورات في خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويسري فحول تلك التعديلات اذا تم الاتفاق عليها بمجرد تبادل الطرفين المتعاقدين للمذكرات الدبلوماسية

٢ـ اذا رغب احد الطرفين المتعاقدين في تعديل احكام الملحق بهذا الاتفاق يجوز له أن يطلب الدخول في مشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر وفي هذه الحالة يجب ان تبدأ المشاورات في خلال ثلاثين يوما من تاريخ الطلب، ويسري فحول التعديلات التي يتفق عليها بين هذه السلطات بعد ثلاثين (٣٠) يوما من تاريخ تأكيد ما بتبادل مذكرات دبلوماسية .

المادة السابعة عشرة

الانهاء

اي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر بالطرق الدبلوماسية الطرف المتعاقد الاخر عن رغبته في انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاخطار في نفس الوقت للمنظمة الدولية للطيران المدني .

المادة الرابعة عشـــرة

تسويـــة الخلافـــات

١ـ اذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير او تطبيق هذا الاتفاق فعليهما محاولة فض الخلاف بطريقة المفاوضات بينهما .

٢ـ فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف من طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على أحالة الخلاف الى شخص او هيئة للفصل فيه كما يجوز احالة النزاع بناء على طلب اي من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه الى هيئة تحكيم مشكلة من ثلاث محكمين يعين كل طرف متعاقد محكما واحدا ويتفق المحكمان المعينان على هذا الوجه على تعيين المحكم الثالث .

وعلى كل من الطرفين المتعاقدين ان يعينا محكما خلال ستين يوما من تاريخ تسلم احد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الاخر مذكرة بالطريق الدبلوماسية يطالب فيها احالة هذا النزاع الى التحكيم ويتم تعيين المحكم الثالث خلال ستين (٦٠) يوما اخرى ، فاذا تعذر على اي من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الخاص به او اذا لم يتم تعيين المحكم الثالث ، وذلك خلال الفترة المحددة يجوز لاي من الطرفين المتعاقدين ان يطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني القيام بتعيين محكم او محكمين وفقا لما يقتضيه الامر ، ويجب في مثل هذه الحالة ان يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وان يرأس هيئة التحكيم .

٣ـ يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرار الصادر وفقا للفقرة (٢) من هذه المادة .

المادة الخامسة عشـــرة

التشـــاور

١ـ تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور فيما بينهمـــا

محاولة الاتفاق على تحديدها ، وعليهما اتخاذ كل ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه .

٥ — في حالة عدم اتفاق الطرفين المتعاقدين يتم تسوية الخلاف طبقا للمادة (١٤) من هذا الاتفاق.

المادة الثانية عشرة

تحويل الايرادات الصافية

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر الحق في أن تحول الى موطنها الرئيسي بالسعر الرسمي للتحويل والمحدد طبقا للنظم السارية عند طلب اجرائه ماتحققه هذه المؤسسة في اقليمه من فائض ايرادات عمليات نقل الركاب والبريد والبضائع على الصرافات .

٢ — عندما تنظم عمليات الدفع بين البلدين بأتفاق خاص ، فيجب تطبيق هذا الاتفاق .

المادة الثالثة عشرة

رسوم المطارات والرسوم المماثلة

يجب الا تزيد الرسوم المفروضة من قبل أى من الطرفين المتعاقدين لاستعمال المطارات وتسهيلات الطيران الاخرى من قبل طائرات مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر ، عن تلك التى تدفعها مؤسسة النقل الجوى التى تسير الخطوط الجوية المتفق عليها والتابعة لذلك الطرف .

والتى من بينها تكاليف التشغيل الاقتصادى والربح المعقول ومميزات الخدمه الجويه المقدمه (بما فى ذلك مستوى السرعه والراحه) وكذلك الاجور المعمول بها لدى الناقلين على الخطوط الجوية المنتظمه المماثلين على نفس الطريق أو على جزء منه .

٢ ـ تحدد الاجور التى يجب أن تتقاضاها اى من مؤسسات النقل الجوى المعينتين عن الحركه المتناوله على أى من الطرق المحدده بين اقليمى الطرفين المتعاقدين او بين اقليم دوله ثالثة واقليم احد الطرفين المتعاقدين امـا :ـ

أ ـ وفقا لاى قرارات حول الاجور المعمول بها ، قد يتخذها اتحاد النقل الجوى الدولى اذا كانت مؤسسات النقل الجوى المعينه صاحبة الشأن اعضاء فيه ، أو :ـ

ب ـ بالاتفاق بين المؤسسات المعينه صاحبة الشأن اذا لم تكن هذه المؤسسات المعينه اعضاء فى نفس اتحاد مؤسسات النقل الجوى او اذا لم تكن هناك قرارات معمـول بها فى الفقرة (٢) ـ أ ـ من هذه المادة على انه فى الحالات التى لا يعين فيها احد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعمل على أى من الطرق الجويه المحدده ، ولم تحدد الاجور على ذلك الطريق وفقا للفقره (٢) ـ أ ـ من هذه المادة فان لمؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر للعمل على هذا الطريق تحديد الاسعار التى تتقاضاها .

٣ ـ يجب أن تعرض الاجور التى تحدد على هذا النحو وفقا للفقرة (٢) من هذه المادة على سلطات الطيران المدنى لدى الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتعتبر سارية المفعول منذ قيام تلك السلطات بالاخطار عن موافقتها عليها أو فى حالة عدم الموافقة على الاجور المقترحة فعلى سلطات الطيران ، بناء على طلب كتابى من احدهما ، الدخول فى مشاورات خلال ستين يوما للوصول الى حل لهذه المسالة .

٤ ـ فى حالة عدم تحديد الاجور وفقا للفقرة الثانية والثالثة من هذه المادة فعلى الطرفين المتعاقدين

أ ـ خزين الطائرة التي تزود بها في اقليم اي من الطرفين المتعاقدين في الحدود التي تقررها السلطات التابعة لهذا الطرف المتعاقد والتي تخص للاستعمال على متن الطائرات التي تعمل على خط جوي دولي للطرف المتعاقد الاخر .

ب ـ قطع الغيار التي تستورد الى اقليم اي من الطرفين المتعاقدين لصيانة واصلاح الطائرات التي تستخدمها مؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل الطرف المتعاقد الاخر على الخطوط الدولية .

جـ ـ الوقود وزيوت التشحيم المخصصه لتموين الطائرات التي تستخدمها مؤسسة النقل الجوي المعنيه من قبل الطرف المتعاقد الاخر على الخطوط الدولية حتى ولو كان من المقرر استخدامها على ذلك الجزء من الرحلة الذي فوق اقليم الطرف المتعاقد الذي تزودت الطائرات بالوقود والزيوت .

ويجوز وضع المواد المشار اليها في الفقرات (أ) ، (ب) ، (جـ) تحت اشراف أو الرقابة الجمركية .

٣ ـ لا يجوز انزال المعدات العادية المحمولة وكذلك المواد والمؤن الموجودة على متن الطائرات التابعة لاي من الطرفين المتعاقدين باقليم الطرف المتعاقد الاخر الا بعد موافقة سلطات الجمارك بهذا الاقليم .

وفي هذه الحالة يجوز وضعها تحت اشراف تلك السلطات لحين اعادة تصديرها أو التصرف فيها وفقا للنظم الجمركية .

المادة الحادية عشرة

تعريفة الاجور

١ ـ تحدد الاجور التي تحصل نظير نقل الركاب والبضائع على أي من الخطوط المتفق عليها في مستوى معقول ، مع مراعاة جميع العوامل المتعلقه بذلك

المـــــادة التـــاسعـة

الاحصـــائيـــــــــات

يجب علـــى سلطـــات الطـــيران لطـــرف متعـــاقد أن تزود سلطات الطـــيران للطـــرف المتعـــاقد الآخـــر عنـــد طلبهـــا بالبيـــانـــات الدوريـــة والمعلومـــات الاحصائيـــة الاخـــرى بالمقـــدار المعقـــولـــــ والمطلوب لمراجعـــة الحمولـــة المقدمـــة علـــى الخطـــوط الجويـــة المتفـــق عليهـــا لموسسة النقـــل الجـــوى المعنيـــة للطرفـــ المتعـــاقد المشـــار اليـــه فـــى حـــدود هـــذه المـــادة •

يجـــب أن تتضمـــن هـــذه البيـــانات الاحصائيـــة جميـــع المعلومـــات المطلوبـــة لتقـــريـــر كميـــة الحركـــة المنقولـــة مـــن قبـــل موسسلت النقـــل الجوى تمـــت علـــى الخطـــوط المتفـــق عليهـــا ، ومنشـــأ ومقـــاصـــد هـــذه الحركـــة •

المادة العاشـــرة

الرسوم الجمركية

١ـ تعفى الطائرات التابعة لموسسة النقل الجوى المعينه من قبل أى مـن الطرفين المتعاقدين والتى تقوم بتسير الخطوط المتفق عليها وكذلك المعدات العاديـة ومواد الوقود وزيوت التشحيم وخزين الطائرة (بما فى ذلك المواد الغذائيـة والمشروبات والدخان الموجود على متن هذه الطائرات من كافة الرســـوم الجمركيـة ورسوم التفتيش وغيرها من الفوائض والضرائب المماثلـة عند وصولهـــا الى اقليم الطرف المتعاقد الاخـر بشرط بقاء هذه المعدات والمونّ على متـن هذه الطائرات حتى يعاد تصديرهـــا •

٢ـ تعفى كذلك من الفوائض والضرائب سالفـة الذكر وذلك فيما عدا الرســـوم المحصلـــه مقابل الخدمات المقدمـــه :ـ

المادة السابعة

تطبيق القوانين

١ — تطبق القوانين والانظمة المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية الى اقليمه او مغادرتها له أو طيرانها فوق ذلك الاقليم على المؤسسة المعينة من الطرف المتعاقد الاخر .

٢ — تطبق القوانين والانظمة المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول الركاب والطاقم والبضائع والبريد الى اقليمه والاقامة فيه والعبور والخروج منه كما لانظمة المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والمهاجرة وكذلك الاجراءات الجمركية والصحية على الركاب والطاقم والبضائع والبريد ، المنقولين بواسطة طائرات المؤسسة المعينة من الطرف المتعاقد الاخر اثناء وجودهم في ذلك الاقليم .

المادة الثامنة

التشغيل التجاري

١ — مع مراعاة أحكام القوانين والانظمة للطرف المتعاقد الاخر لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد استخدام موظفين فنيين وتجاريين للقيام بالخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة ، وان تنشئ وتشغل المكاتب لاجل ذلك الغرض في اقليم الطرف المتعاقد الاخر .

٢ — مع مراعاة احكام القوانين والانظمة للطرف المتعاقد الاخر لمؤسسة النقل الجوي المعينة لكل طرف متعاقد ، وعلى أساس متكافئ الحق في أصدار كافة وثائق النقل وكذلك الاعلان وتشجيع زيادة المبيعات في اقليم الطرف المتعاقد الاخر .

٢ـ تحدد القواعد التي تحكم نقل الركاب والبضائع والبريد سواء المأخوذ من او الذي يتم انزاله في نقاط على الطرق المحدده في اقليم دول غير الدولة التي منحت المؤسسة وفقا للمبادئ العامه التي تقضي بأن تكون الحموله متناسبة في حدود المعقول مع :ـ

أ ـ متطلبات الحركة الجوية من والى اقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسه .

ب ـ متطلبات النقل في المنطقة التي تمر بها المؤسسة المعينه ، مع مراعاة الخطوط الجوية الاخرى التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها هذه المنطقه .

ج ـ احتياجات المؤسسات المعينه في عملياتها العابره .

٣ـ عند تشغيل الخطوط المتفق عليها يجب ان تحدد الحموله التي تعرضها كل مؤسسة نقل جوي معينه باتفاق بين سلطات الطيران التابعه للطرفين المتعاقدين قبل افتتاح الخطوط المتفق عليها او بالاتفاق المباشر بين مؤسسات النقل الجوي المعينه اذا لم تمانع بذلك اي من سلطات الطيران الدنى للطرفين المتعاقدين ، وفي هذه الحالة يكون ذلك الاتفاق خاضعا لموافقه سلطات الطيران الدنى لكلا الطرفين المتعاقدين .

٤ـ تقدم جداول المواعيد التي تم الاتفاق عليها على هذا النحو لموافقة سلطات الطيران الدنى لكلا الطرفين المتعاقدين وذلك قبل ستين (٦٠) يوما من التاريخ المقترح لنفاذها . ويمكن في بعض الحالات تخفيض الحده المحدده بشرط موافقة السلطات المذكوره .

٥ـ اذا لم تتوصل مؤسسات النقل الجوي المعينه على جداول المواعيد المشار اليها اعلاه ، فعلى سلطات الطيران الدنى للطرفين المتعاقدين محاولة تسوية هذا الموضوع .

٦ـ مع مراعاة احكام هذه المادة لا يسري مفعول اي جدول مواعيد اذا لم توافق عليه سلطات الطيران الدنى للطرفين المتعاقدين .

الاخر ما لم يكن الالغاء او الايقاف الفوري او فرض الشروط المشار اليها سابقا ضروريا لمنع الاستمرار في مخالفة القوانين واللوائح .

٣ــ لا تتأثر حقوق الطرف المتعاقد الاخر في حالة اتخاذ اي اجراء طبقا لهذه المادة ١

المادة الخامسة

تكافؤ الفرص

١ــ يجب أن تتاح للمؤسسة المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة في تشغيلها للخطوط المتفق فيها على الطرق المحددة بين اقليميهما .

٢ــ يجب على المؤسسة المعينة التابعة لاي من الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها للخطوط المتفق فيها ان تأخذ في الاعتبار مصالح المؤسسة المعينة التابعة للطرف المتعاقد الاخر بحيث لا تؤثر بدون مبرر تأثيرا ضارا بالخطوط الجوية التي يقوم الطرف الاخير بتشغيلها على نفس الطرق او اجزاء منها .

المادة السادسة

الحمولة

١ــ يراعى في تشغيل الخطوط الجوية المتفق فيها بواسطة المؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين أن تكون متناسبة مع حاجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة وان يكون هدفها الرئيسي توفير حمولة بمعامل معقول يتناسب مع الحاجات القائمة والتي يمكن توقعها بطريقة معقولة لنقل الركاب والبضائع والبريد بين أقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة وبلد المقصد النهائي للنقل .

أ ـ أن يقوم الطرف المتعاقد بتعيين مؤسسة نقل جوى لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحدده واخطار الطرف الاخر بذلك كتابة ·

ب ـ أن يمنح الطرف المتعاقد الاخر دون اى تأخير لا مبرر له رخص التشغيل المطلوبه المعينه وفقا لقوانينه ولوائحه وانظمته ·

٢ ـ يجوز ان تطلب سلطات الطيران لدى أى من الطرفين المتعاقدين من المؤسسه المؤسسة المعينه من قبل الطرف المتعاقد الاخر ان تقدم لهذه السلطات ما يثبت انه تتوافر فيها الشروط المعينه فى القوانين والانظمه التى تطبق عادة وبطريقة معقوله من قبل هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية وفقا لاحكام الاتفاقية .

المادة الرابعه

الغاء او تعليق اذن التشغيل

١ ـ لاى من الطرفين المتعاقدين الحق فى عدم الموافقه على تعيين مؤسسة نقل جوى وكذلك الحق فى وقف او الغاء منح الحقوق المعينه فى المادة الثانية من هذا الاتفاق او فى فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسه المعينه اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها ذلك الطرف بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسه وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الذى عينها او فى يد رعاياه ·

٢ ـ لاى من الطرفين المتعاقدين الحق فى الغاء تصريح التشغيل او وقف تمتع اية مؤسسة نقل جوى معينه من قبل الطرف الاخر بالحقوق المعينه فى المادة الثانية من هذا الاتفاق او فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير تلك المؤسسة فى اتباع القوانين والانظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح هذه الحقوق او فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتشغيل طبقا للشروط المقرره فى هذا الاتفاق بشرط الا يتخذ هذا الاجراء الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد

المادة الثانيـــــــــه

منـــح الحقـــــوق

١ــ يمنـــح كـل من الطرفين المتعاقد يـن الطرف المتعاقـد الاخـــــــر الحقوق المبينه فى هذا الاتفـاق بغـرض تسيير خطوط جويـه منتظمـــه علـى الطرق المحـدده فى الملحق لهذا الاتفاق ، ويطلق على هـــــذه الخطوط والطرق فيمـا بعد " الخطوط المتفـــق عليها " والطرق المحـــدده على التوالـــى .

٢ــ مـع مراعـاة أحكام هذا الاتفـاق ، يكـون للمؤسسة المعينهـه من جانـــب كـل من الطرفين المتعاقدين عند قيامها بتشغيـل الخطوط المتفـق عليهـا على الطرق المحدده الحقوق الاتيـه :ــ

أ ــ أن تعبر طائراتها اقليم الطرف المتعاقد الاخر دون هبـــــوط .

ب ــ أن تهبط فى ذلك الاقليم لاغـــراض غير تجاريـــــــــــه .

جـ ــ أن تهبط فى ذلك الاقليم بالنقاط المعينه لذلك الطريق فـــــى الملحق لهذا الاتفـاق ، وذلك بغـرض انـزال وأخـذ حركـة نقـل جـــــوى دولـى من ركاب وبضائع وبريـد .

٣ــ لا تخـول الفقرة (٢) من هذه المادة للمؤسسة المعينـه من قبل احد الطرفـــين المتعاقدين الحق فى أخـذ ركاب او بضائع او بريد من اقليم الطرف المتعاقـــد الاخـر بمقابل اجر او بمكافأة الى نقطة اخرى فى نفس اقليم الطرف المتعاقـــد الاخـر .

المادة الثالثـــــــــه

التعيين والاذن لمؤســـات النقـــل الجـــــوى

١ــ يمكـن لاى من الطرفين المتعاقديـن البدء فى تشغيل الطرق المحـــدده فى ملحـق هذا الاتفـاق كلها او جزءا منها فورا او فى تاريخ لاحق وفقـــــا لرغبتـه ، بشرط مراعـاة مايلـــــى :ــ

وتتضمن أى ملحق معتمد وفقا للمادة " ٩٠ " من تلك الاتفاقية وأى تعديل للملاحق والاتفاقية وفقا للمادتين (٩٠ و ٩٤) منها اذا ما اصبحت هذه الملاحق والتعديلات نافذة المفعول أو تم التصديق عليها من قبل الطرفين المتعاقدين .

ب — يقصد بعبارة " سلطات الطيران " بالنسبة للحكومة الاتحادية النمساوية " الوزير الاتحادى للنقل أو أى سلطة أخرى مخولة قانونا للقيام بالمهام الحالية التى تمارسها السلطة المذكورة .
وبالنسبة للجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية مدير عام الطيران المدنى بامانة المواصلات والنقل البحرى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بالمهام الحالية لمدير عام الطيران المدنى بامانة المواصلات والنقل البحرى أو بمهام مماثلة .

ج — يقصد بعبارة " المؤسسة المعنية " مؤسسة النقل الجوى التى يعينها أحد الطرفين المتعاقدين باخطار كتابى الى الطرف المتعاقد الآخر ، وفقا للمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

د — يكون للعبارات " اقليم " خط جوى دولى " " مؤسسة نقل جوى " " الهبوط لاغراض غير تجارية " المعانى المحددة لها فى المادتين (٢) و (٩٦) من الاتفاقية .

هـ — يقصد بعبارة " الحمولة " بالنسبة لطائرة معينة الحمولة التى تعرضها الطائرة بأجر والتى تقدمها على طريق محدد او على جزء من هذا الطريق .

و — ويقصد بعبارة " الحمولة " بالنسبة لخط جوى متفق عليه كمية الحمولة بالطائرة المستعملة على هذا الخط ضروبه فى عدد مرات تشغيل مثل هذه الطائرة ، وذلك من مدة معينة وعلى طريق محدد او جزء منه .

٢ — ويعتبر الملحق الموفق بهذا الاتفاق جزءا لا يتجزأ منه وكل اشارة الى الاتفاق تعتبر كذلك اشارة الى الملحق ، مالم ينص صراحة على خلاف ذلك .

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفـــاقية النقـــل الجـــــــــــوى

بيـــــــــــن

الحكومة الاتحادية لجمهورية النمســـــــــــــــا

والجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشـــــــــــتراكيـــــة

بمـــا أن الحكومـــة الاتحاديـــة لجمهوريـــة النمســـا والجماهيرية العربيـــــة الليبيـــة الشـــعبية الاشتراكيـــة أطـــراف فـــى اتفاقيـــة الطـــيران المدنـــــى الدولـــى ، التـــى فتحـــت للتوقيـــع عليهـــا بشـــيكـــاغو فـــى الســـابع مـــن ديســـمبر ١٩٤٤م ٠

وتأكيدا لثقتهمـــا فـــى أن تـــقدم الطـــيران المدنـــى الدولـــى يكـــون بتمسكهمـــا القـــوى باحكـــام الاتفاقيـــة المذكـــورة ، ورغبـــة منهمـــا فـــى ابـــرام اتفـــاق بغـــرض تســـيير خطـــوط جويـــة بيـــن اقليمهمـــا وفـــيمـــا ورائهمـــا ٠

فقـــد اتفقتـــا علـــى ما يلـــــــــــى :-

المـــــادة الاولـــــــــــى

التعـــــــــــــــاريف

١ - فيمـــا يتعلـــق بتطبيـــق هـــذا الاتفـــاق مالـم يقتضـى ســياق النـــص خـــلاف ذلـــك ؛ -

أ - يقصـــد بعبـــارة " الاتفاقيـــة " اتفـــاقية الطيران المدنـــى الدولى المفتوحـــة للتوقيـــع عليهـــا بشيكـــاغو فـــى اليوم الســـابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤م ٠

AIR TRANSPORT AGREEMENT[1] BETWEEN THE FEDERAL GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF AUSTRIA AND THE SOCIALIST PEOPLE'S LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA

The Federal Government of the Republic of Austria and the Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,[2] and affirming their faith in the progress of international civil aviation by their strict adherence to the provisions of the said Convention, desiring to conclude an agreement, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories, have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

1. For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise specifies:

(*a*) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendmcnt of the annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties.

(*b*) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Minister of Transport or any other authority legally empowered to perform the functions presently exercised by the said Minister, and in the case of the Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya, Director General of Civil Aviation Administration, Secretariat of Communications and Marine Transport, and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Director General, or similar functions.

(*c*) The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement.

(*d*) The terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

(*e*) The term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on the route or section thereof.

(*f*) The term "capacity" in relation to a specified air service means the capacity of the aircraft used on such a service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.

[1] Came into force on 31 August 1985, i.e., 60 days after the Contracting Parties had notified each other (on 15 December 1984 and 2 July 1985) of the completion of their respective constitutional requirements, in accordance with article 19.

[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

2. The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

Article 2. GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex to the present Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights while operating an agreed service on a specified route:

(*a*) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(*b*) To make stops in the said territory for non-traffic purposes;

(*c*) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

Article 3. DESIGNATION AND AUTHORIZATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party may operate the routes specified in the Annex to this Agreement in whole or in part immediately or at a later date at its discretion subject to the following:

(*a*) The Contracting Party shall have designated in writing to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(*b*) The other Contracting Party shall have granted without undue delay to the designated airline the appropriate operating authorizations in accordance with its laws, rules and regulations.

2. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operating of international air services by such authorities, in conformity with the provisions of the Convention.

Article 4. REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in Article 3 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of these rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

2. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or, in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions aforementioned is essential to prevent further infringements of laws or regulations such rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

3. In case any action is taken in pursuance of this Article, the rights of the other Contracting Party shall not be affected.

Article 5. FAIR COMPETITION

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

Article 6. CAPACITY

1. The agreed services provided by the designated airline of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation of the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the country of ultimate destination of the traffic.

2. Provisions for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of states other than those designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity would normally be related to:

(*a*) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(*b*) Traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area; and

(*c*) The requirements of through airline operation.

3. In operating the agreed services, the capacity provided by each designated airline shall be determined by agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties before the inauguration of the agreed services, or in case of no objection by any of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, by direct agreement between the two designated airlines, subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

4. The schedules so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limitation may be reduced subject to the consent of the said authorities.

5. If the designated air carriers cannot agree on the schedules mentioned above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle the problem.

6. Subject to the provisions of this Article, no schedule shall come into force, if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

Article 7. APPLICATION OF LAWS

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

Article 8. COMMERCIAL OPERATIONS

1. The designated airline of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices therefor in the territory of the other Contracting Party.

2. Subject to the laws and regulations of the other Contracting Party the designated airline of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and to promote sales in the territory of the other Contracting Party.

Article 9. STATISTICS

The aeronautical authority of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 10. CUSTOMS DUTIES

1. The aircraft of the designated airline of either Contracting Party engaged in operating the agreed services, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages, and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all customs duties, inspection fees

and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

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

(*a*) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged on international air services of the other Contracting Party;

(*b*) Spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;

(*c*) Fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 11. TARIFFS

1. Rates to be charged for the carriage of passengers and cargo on any of the agreed services shall be fixed at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of economical operation, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the rates by the other scheduled air service operators on the route concerned or any section thereof.

2. The rates to be charged by any of the designated airlines in respect of tariffs on any of the specified routes between the territories of the two Contracting Parties, or between the territory of a third country and the territory of one of the Contracting Parties shall be fixed either:

(*a*) In accordance with such rate resolutions as may be adopted by the International Air Transport Association of which the designated airlines concerned are members; or

(*b*) By agreement between the designated airlines concerned where these airlines are not members of the same airline organisation, or where no resolution as referred to in paragraph 2 (*a*) of this Article has been adopted; provided that if either Contracting Party has not designated an airline in respect of any of the specified routes and rates for that route have not been fixed pursuant to paragraph 2 (*a*) of this Article the airline designated by the other Contracting Party to operate on that route may fix the rates thereof.

3. Rates fixed according to the procedure envisaged under paragraph 2 of this Article shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective upon notification by the said aeronautical authorities of their approval. In the absence of approval of the proposed tariffs, the aeronautical authorities shall, upon written request of the aeronautical authority of one Contracting Party, within sixty days, enter into consultation with a view to find a solution in the matter.

4. In the event that rates are not fixed in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and shall take all necessary steps to give effect to such agreement.

5. Should the Contracting Parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article 14 of this Agreement.

Article 12. TRANSFER OF NET REVENUES

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer to its head office at the official rate of exchange fixed in accordance with the regulations in force at the time when transfer is requested, the excess of gains over expenditure earned by this airline on its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

2. Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, this agreement shall apply.

Article 13. AIRPORT AND SIMILAR CHARGES

The charges imposed by either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those paid by its designated airline operating international services.

Article 14. SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fail to nominate an arbitrator or to appoint one within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as president of the arbitral body.

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

Article 15. CONSULTATIONS

1. In the spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensure the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

2. Either Contracting Party may request consultation, which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 16. AMENDMENTS

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of request. Any modifications so agreed shall come into force sixty (60) days after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the Annex to this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties and in that event such consultation shall begin within a period of thirty days from the date of the request. Any modifications so agreed between these authorities shall come into force thirty (30) days after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 17. TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 18. REGISTRATION

This Agreement, its Annex and amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organisation set up under the Convention of International Civil Aviation.

Article 19. DATE OF EFFECT

This Agreement shall come into force sixty (60) days after the Contracting Parties have notified each other by exchange of diplomatic notes of the completion of their respective constitutional requirements.

DONE in Tripoli this 13th day of May nineteen hundred and eighty-four corresponding to 13th Shaaban thirteen hundred and ninety-three in triplicate in the German, Arabic and English languages, all three texts being equally authentic. In case of any dispute concerning the interpretation of this Agreement the English text is to be held authoritative.

For the Federal Government of the Republic of Austria:

Dr. SCHMIDT

For the Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya:

OMAR MUSTAFA AL MUNTASAR

ANNEX

PART 1

Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Federal Government of the Republic of Austria:

Points of departure: Points in Austria;

Intermediate points: None;

Destination: Tripoli;

Points beyond: To be specified later by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

PART 2

Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya:

Points of departure: Points in the Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya;

Intermediate points: None;

Destination: Vienna;

Points beyond: To be specified later by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

PART 3

Intermediate points and points beyond other than those having been agreed upon by virtue of this Annex may be served by the designated airline of each Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE ET LA JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE POPULAIRE ET SOCIALISTE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral de la République d'Autriche et la Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste, parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944[2], affirmant leur foi dans le progrès de l'aviation civile internationale grâce au strict respect des dispositions de ladite Convention, et désireux de conclure un accord en vue de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par elles.

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement fédéral autrichien, le Ministre fédéral des transports ou toute autre autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre et, dans le cas de la Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste, le Directeur général de l'Administration de l'aviation civile, Secrétariat des communications et des transports maritimes, et toute personne ou autorité habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général, ou des fonctions analogues.

c) L'expression « compagnie aérienne désignée » s'entend d'une compagnie aérienne qu'une Partie contractante aura désignée à l'autre par notification écrite, conformément à l'article 3 du présent Accord.

d) Les expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

e) Le terme « capacité » appliqué à un aéronef désigne la charge utile dont cet aéronef dispose sur l'itinéraire ou une portion de celui-ci.

f) Le terme « capacité » appliqué à un service aérien déterminé désigne la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols

[1] Entré en vigueur le 31 août 1985, soit 60 jours après que les Parties contractantes se furent notifié (les 15 décembre 1984 et 2 juillet 1985) l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives, conformément à l'article 19.

[2] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

accomplis par ces aéronefs durant une période et sur un itinéraire ou une portion d'itinéraire donnés.

2. L'annexe au présent Accord fait partie intégrante de l'Accord. Toutes les références à l'Accord concernent également l'annexe, à moins qu'il n'en soit expressément disposé autrement.

Article 2. OCTROI DES DROITS

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les itinéraires spécifiés dans l'annexe audit Accord. Ces services et itinéraires sont ci-après dénommés respectivement « les services convenus » et « les itinéraires spécifiés ».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, la compagnie aérienne désignée par chacune des Parties contractantes jouit des droits ci-après pour l'exploitation d'un service convenu sur un itinéraire spécifié :

a) Droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

c) Droit de faire des escales sur ledit territoire aux points indiqués pour ces itinéraires dans l'annexe au présent Accord, en vue de charger et de décharger des passagers, des marchandises et du courrier en trafic international.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à la compagnie aérienne d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location vers un autre point du territoire de cette Partie contractante.

Article 3. DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES COMPAGNIES AÉRIENNES

1. Chaque Partie contractante peut exploiter à son gré les itinéraires visés dans l'annexe au présent Accord en tout ou partie, immédiatement ou à une date ultérieure, aux conditions ci-après :

a) La Partie contractante doit désigner par écrit à l'autre Partie une compagnie aérienne chargée d'exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés;

b) L'autre Partie contractante accordera sans retard à la compagnie aérienne désignée les autorisations d'exploitation nécessaires, conformément à ses lois, règlements et réglementations.

2. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et réglementations que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

Article 4. ANNULATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante peut refuser la désignation d'une compagnie aérienne et suspendre ou supprimer l'octroi à une compagnie aérienne des droits visés à l'article 3 du présent Accord ou soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice par une compagnie aérienne de ces droits lorsque la preuve ne lui a pas été apportée qu'une part importante de la propriété et le contrôle

effectif de cette compagnie sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

2. Chaque Partie contractante peut retirer l'autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice des droits stipulés à l'article 2 du présent Accord par une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires lorsque cette compagnie ne respecte pas les lois et réglementations de la Partie contractante qui lui a accordé ces droits, ou lorsque la compagnie aérienne néglige d'une autre manière de conduire son exploitation conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement au retrait de l'autorisation ou à la suspension des droits ou d'imposer les conditions mentionnées ci-dessus pour empêcher que les lois ou les réglementations continuent d'être enfreints, lesdits droits ne seront exercés qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

3. Si des mesures sont prises conformément au présent article, les droits de l'autre Partie contractante n'en sont pas modifiés.

Article 5. CONCURRENCE ÉQUITABLE

1. Les compagnies aériennes désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et identiques, les services convenus sur les itinéraires spécifiés entre leurs territoires respectifs.

2. La compagnie aérienne désignée de chaque Partie contractante devra, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie, afin de ne pas nuire indûment aux services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes itinéraires.

Article 6. CAPACITÉ

1. Les services convenus fournis par les compagnies aériennes désignées par les Parties contractantes seront en relation étroite avec les besoins de transport du public sur les itinéraires spécifiés et auront pour objectif premier de fournir, moyennant un coefficient de charge raisonnable, la capacité suffisante pour transporter les passagers, les marchandises et le courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie et le pays de dernière destination du trafic.

2. Les dispositions relatives au transport des passagers, des marchandises et du courrier à charger et à décharger aux points des itinéraires spécifiés sur le territoire d'Etats autres que ceux qui ont désigné la compagnie aérienne seront conformes au principe général selon lequel la capacité doit normalement être proportionnée :

a) Aux besoins de transport à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie aérienne;

b) Aux besoins de transport de la zone par laquelle passe la compagnie aérienne, compte tenu des autres services de transport créés par les compagnies aériennes des Etats qui englobent cette zone;

c) Aux besoins de l'exploitation de transit de la compagnie.

3. Pour l'exploitation des services convenus, la capacité fournie par chaque compagnie aérienne désignée sera déterminée d'un commun accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes avant l'ouverture des

services convenus ou, si aucune des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'émet d'objection, par un accord direct entre les deux compagnies aériennes désignées, sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Les horaires de vol ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard soixante (60) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai pourra être réduit avec l'approbation desdites autorités.

5. Si les transporteurs aériens désignés ne peuvent s'entendre sur les horaires visés ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de régler le problème.

6. Sous réserve des dispositions du présent article, aucun horaire n'entrera en vigueur s'il n'a pas été approuvé par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 7. APPLICATION DES LOIS

1. Les lois et réglementations d'une Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire et la sortie de son territoire des aéronefs en trafic international ou les vols de ces aéronefs au-dessus de ce territoire s'appliquent également à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et réglementations d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, la présence, le transit et la sortie des passagers, de l'équipage, des marchandises et du courrier, ainsi que les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration et les mesures douanières et sanitaires s'appliquent aux passagers, à l'équipage, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'ils se trouvent sur ledit territoire.

Article 8. EXPLOITATION COMMERCIALE

1. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante auront la même faculté d'employer, en conformité avec les lois et réglementations de l'autre Partie contractante, le personnel technique et commercial nécessaire à l'exploitation des services convenus sur les itinéraires spécifiés et de créer et gérer des bureaux à cet effet sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Sous réserve des lois et réglementations de l'autre Partie contractante, les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante auront en outre la même faculté d'émettre tous les types de documents de transport ainsi que de faire de la publicité et de promouvoir leurs ventes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 9. STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres qui pourront être raisonnablement exigés pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par les compagnies aériennes désignées de la Partie mentionnée en premier dans le présent article. Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites compagnies sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 10. DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes affectés aux services convenus, de même que leur équipement habituel, les réserves de carburant et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exonérés de ces droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de service :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, destinées à être consommées à bord d'aéronefs de l'autre Partie affectés à des services internationaux;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités en service international par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et lubrifiants destinés aux aéronefs exploités en service international par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante, même s'ils sont utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

3. L'équipement de bord habituel ainsi que le matériel et les approvisionnements placés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci. En pareil cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

Article 11. TARIFS

1. Les tarifs à appliquer pour le transport des passagers et des marchandises sur tous les services convenus seront fixés à un niveau raisonnable qui tiendra compte de tous les facteurs pertinents, notamment les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les différences de caractéristiques du transport (telles que la vitesse et le confort) et les tarifs imposés par les autres entreprises qui exploitent des lignes régulières sur l'itinéraire visé ou sur toute portion de celui-ci.

2. Les tarifs imposés par toute compagnie aérienne désignée sur tout itinéraire spécifié entre les territoires des deux Parties contractantes ou entre le territoire d'un pays tiers et celui de l'une des Parties contractantes seront fixés :

a) Soit conformément aux décisions adoptées par l'Association du transport aérien international dont les compagnies aériennes désignées sont membres;

b) Soit par accord entre les compagnies aériennes intéressées lorsqu'elles ne sont pas membres de la même organisation ou qu'aucune décision conforme à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article n'a été prise, à condition que, si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné de compagnie aérienne pour un

itinéraire spécifié et qu'aucun tarif n'a été fixé pour cet itinéraire conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article, la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante pour exploiter cet itinéraire puisse en fixer le tarif.

3. Les tarifs fixés selon la procédure visée au paragraphe 2 du présent article seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes et entreront en vigueur après notification de leur approbation par lesdites autorités. Faute d'approbation des tarifs proposés, les autorités aéronautiques entameront des consultations dans un délai de soixante (60) jours, sur demande écrite des autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes, en vue de trouver une solution à la question.

4. Si les tarifs ne sont pas fixés conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à un accord et prendront toutes les mesures nécessaires pour mettre en vigueur un tel accord.

5. Si les Parties contractantes ne peuvent s'entendre, le différend sera réglé conformément à l'article 14 du présent Accord.

Article 12. TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

1. Chaque Partie contractante accorde à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie le droit de transférer gratuitement à son siège social, au cours officiel fixé conformément à la réglementation en vigueur au moment où le transfert est demandé, l'excédent des produits sur les charges réalisé sur son territoire par cette compagnie grâce aux transports de passagers, de courrier et de marchandises.

2. Si le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, cet accord s'appliquera.

Article 13. DROITS D'AÉROPORT ET DROITS ANALOGUES

Les droits imposés par l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations par les aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie ne doivent pas être plus élevés que les droits acquittés par la compagnie aérienne qu'elle a désignée pour l'exploitation des services internationaux.

Article 14. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de demander à une personne ou à un organisme de régler le différend, ou le différend peut, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres dont deux seront nommés respectivement par chacune des Parties contractantes, et le troisième sera désigné d'un commun accord par les deux ainsi nommés. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans les soixante (60) jours qui suivront la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre sera désigné dans les soixante

(60) jours suivants. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre ou ne le nomme pas dans le délai fixé, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer un ou plusieurs arbitres selon les besoins. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un national d'un Etat tiers et fera office de président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à respecter toute décision prise en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 15. CONSULTATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour assurer l'application du présent Accord et de son annexe ainsi que le respect de leurs dispositions.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander l'organisation de consultations, qui commenceront dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'allonger ce délai.

Article 16. MODIFICATIONS

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier l'une quelconque des dispositions du présent Accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie contractante; cette consultation, qui aura lieu de vive voix ou par correspondance, devra commencer dans les soixante (60) jours suivant la date de la demande. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur soixante (60) jours après avoir été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions de l'annexe au présent Accord, elle pourra demander une consultation entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; dans ce cas, la consultation commencera dans les trente (30) jours suivant la date de la demande. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur trente (30) jours après avoir été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 17. DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre par écrit et par la voie diplomatique sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. ENREGISTREMENT

Le présent Accord, son annexe et tout amendement qui pourrait y être apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée aux termes de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 19. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur soixante (60) jours après la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifié par échange de notes diplomatiques que leurs formalités constitutionnelles respectives ont été remplies.

FAIT à Tripoli, le 13 mai 1984, correspondant au 13 shaaban 1393, en trois exemplaires en langues allemande, arabe et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de différend concernant l'interprétation du présent Accord, le texte anglais fera foi.

Pour le Gouvernement fédéral de la République d'Autriche :
SCHMIDT

Pour la Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste :
OMAR MUSTAFA AL MUNTASAR

ANNEXE

PARTIE 1

Itinéraires à exploiter dans les deux sens par la compagnie aérienne désignée par le Gouvernement fédéral de la République d'Autriche :

Points de départ : Points en Autriche;

Points intermédiaires : Néant;

Destination : Tripoli;

Points au-delà : A préciser ultérieurement par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

PARTIE 2

Itinéraires à exploiter dans les deux sens par la compagnie aérienne désignée par la Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste :

Points de départ : Points en Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste;

Points intermédiaires : Néant;

Destination : Vienne;

Points au-delà : A préciser ultérieurement par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

PARTIE 3

Les points intermédiaires et les points au-delà autres que ceux qui ont été convenus conformément à la présente annexe peuvent être desservis par la compagnie aérienne désignée de chaque Partie contractante sans exercice des droits de la cinquième liberté de l'air.

No. 24102

AUSTRIA
and
ETHIOPIA

Air Transport Agreement (with annexes). Signed at Addis Ababa on 20 March 1985

Authentic text: English.

Registered by Austria on 9 May 1986.

AUTRICHE
et
ÉTHIOPIE

Accord relatif aux transports aériens (avec annexes). Signé à Addis-Abéba le 20 mars 1985

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Autriche le 9 mai 1986.

AIR TRANSPORT AGREEMENT[1] BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE PROVISIONAL MILITARY GOVERNMENT OF SOCIALIST ETHIOPIA

The Austrian Federal Government and the Provisional Military Government of Socialist Ethiopia, hereinafter called in this Agreement the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,[2]

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

1. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annex or Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as these have become effective for both Contracting Parties.

2. The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Ministry of Transport and, in the case of the Government of Socialist Ethiopia, Ministry of Transport and Communications, Civil Aviation Authority, or any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities.

3. The term "designated air carrier" means an air carrier which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of the present Agreement.

4. The term "international air service" means an air service which passes through the airspace over the territory of more than one State.

5. The term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State.

6. The term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

7. The term "air carrier" means any air transport enterprise offering or operating an international air service.

8. The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

[1] Came into force on 1 August 1985, i.e., the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties had notified each other (on 1 April and 6 June 1985) of the completion of their respective constitutional procedures, in accordance with article 17.

[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

9. The term "capacity" means:

(i) In relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

(ii) In relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

10. The term "agreed services" means the air service specified in the route table contained in the Annex of this Agreement.

11. The term "specified routes" means the air routes as set forth in the Annex hereto on which the agreed services may be operated.

12. The term "tariff" means the prices or charges to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices or charges apply, including prices or charges and conditions for agency, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

Article 2. APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission, the stay in and the departure from its territory of aircraft engaged in international air transport or to the operation and navigation of such aircraft while within the limits of its territory, shall apply to the aircraft of the airline of the other Contracting Party.

Article 3. TRAFFIC RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

(*a*) The right to fly across its territory without landing;

(*b*) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex, which forms an integral part of this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 4. DESIGNATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one air carrier for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant to the designated air carrier the appropriate operating authorizations.

3. Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such air carrier and to designate another one.

4. The air carrier designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated air carrier of the rights specified in Article 3 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that air carrier are vested in the Contracting Party designating the air carrier or in its nationals.

6. When an air carrier has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement is in force and an agreement in accordance with the provisions of Article 6 of the present Agreement has been reached in respect of that service.

Article 5. SUSPENSION OR REVOCATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke the operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of the present Agreement by the air carrier designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

(*a*) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that air carrier are vested in the Contracting Party designating the air carrier or in nationals of such Contracting Party, or

(*b*) In the case of failure by that air carrier to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

(*c*) In case the air carrier otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party in accordance with Article 12.

Article 6. CAPACITY REGULATIONS

1. The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall bear close relationship, at a reasonable load factor, to the demand for the carriage of traffic originating in the territory of each Contracting Party and destined to the territory of the other Contracting Party.

2. In order to achieve a fair and equal opportunity for the designated airlines, the airlines have to agree on the ways and means of the operation of the service for mutual benefits and in due course on the frequencies of the scheduled services, the types of aircraft to be used and the flight schedules, including the days of operation as well as the estimated times of arrivals and departures.

3. The schedules so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limitation may be reduced subject to the consent of the said authorities.

4. If the designated air carriers cannot agree on the points stated in paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle the problem.

5. Subject to the provisions of this Article, no schedule shall come into force, if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

6. The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 7. RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid by another State.

Article 8. EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international services by the airline designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all custom duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies shall remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

(*a*) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;

(*b*) Spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party;

(*c*) Fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party, even when these

supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In each case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 9. TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and characteristics of service (such as standards of speed and accommodation).

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.

3. Agreements according to paragraph 2 above may, when possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

4. The tariffs so agreed upon shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

5. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 4 of this Article, the aeronautical authority of one Contracting Party gives the aeronautical authority of the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 4 above or on the determination of any tariff under paragraph 5 the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

7. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

8. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 10. TRANSFER OF NET REVENUES

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over

expenditures, earned on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and freight by the designated airline of the other Contracting Party, in a free convertible currency at the prevailing rate of exchange. The transfers referred to in this Article shall be effected without delay in accordance with existing exchange control regulations of their respective countries.

2. Where a special payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of that Agreement.

Article 11. REPRESENTATION, TICKETING AND SALES PROMOTION

1. The designated airline of each Contracting Party shall be entitled subject to the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provisions of air services.

2. The designated airline of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party the local technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

3. The designated airline of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and to promote sales in the territory of the other Contracting Party.

Article 12. CONSULTATIONS AND MODIFICATIONS

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

2. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation (which may be prepared by discussion between the aeronautical authorities) shall begin within a period of sixty (60) days of the date of request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

3. Modifications to the Annex shall be agreed upon between the appropriate authorities of the Contracting Parties and shall come into force sixty (60) days after the date of an exchange of diplomatic notes.

Article 13. SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In any case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

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

Article 14. TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 15. STATISTICS

The aeronautical authorities of one Contracting Party will supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's request with statistical data related to the operations of the agreed routes.

Article 16. REGISTRATION

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17. ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date on which the two Contracting Parties have notified each other in an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Addis Ababa this 20th day of March 1985 in the English language.

For the Federal Government of the Republic of Austria:

TRAXL

For the Provisional Military Government of Socialist Ethiopia:

ABEBE ASRAT

ANNEX A

SCHEDULES OF ROUTES

I

Routes on which scheduled international air services will be operated by the airline designated by the Austrian Federal Government:

Points in Austria: Vienna;

Points in Socialist Ethiopia: Addis Ababa in both directions.

II

Routes on which scheduled international air services will be operated by the airline designated by the Provisional Military Government of Socialist Ethiopia:

Points in Socialist Ethiopia: Addis Ababa;

Points in Austria: Vienna in both directions.

ANNEX B

Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline of each Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights.

The eventual exercise of fifth freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT MILITAIRE PROVISOIRE DE L'ÉTHIOPIE SOCIALISTE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement militaire provisoire de l'Ethiopie socialiste, ci-après dénommés dans le présent Accord les Parties contractantes,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944[2],

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue de créer des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

1. Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes.

2. L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement fédéral autrichien, le Ministère fédéral des transports et, dans le cas du Gouvernement de l'Ethiopie socialiste, le Service de l'aviation civile du Ministère des transports et des communications ou toute autre autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités.

3. L'expression « transporteur aérien désigné » s'entend d'un transporteur aérien qu'une Partie contractante a désigné à l'autre et autorisé conformément à l'article 4 du présent Accord.

4. L'expression « service aérien international » désigne un service aérien qui traverse l'espace aérien de plusieurs Etats.

5. Le terme « territoire » appliqué à un Etat désigne les terres et les eaux territoriales adjacentes placés sous la souveraineté de cet Etat.

6. L'expression « service aérien » désigne tout service aérien régulier effectué par des aéronefs pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises.

[1] Entré en vigueur le 1er août 1985, soit le premier jour du deuxième mois ayant suivi la date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifié (les 1er avril et 6 juin 1985) l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles respectives, conformément à l'article 17.

[2] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

7. L'expression « transporteur aérien » désigne toute entreprise de transport aérien qui offre ou exploite un service aérien international.

8. L'expression « escale non commerciale » désigne un atterrissage à toute fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier;

9. Le terme « capacité »

i) Appliqué à un aéronef désigne la charge utile dont cet aéronef dispose sur un itinéraire ou une portion d'itinéraire;

ii) Appliqué à un service aérien déterminé désigne la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols accomplis par ces aéronefs durant une période et sur un itinéraire ou une portion d'itinéraire donnés.

10. L'expression « services convenus » désigne le service aérien spécifié au tableau des itinéraires figurant à l'annexe du présent Accord.

11. L'expression « itinéraires spécifiés » désigne les itinéraires aériens fixés dans l'annexe au présent Accord, sur lesquels les services convenus peuvent être exploités.

12. Le terme « tarif » désigne les prix ou les redevances à payer pour le transport des passagers, bagages et marchandises et les conditions auxquelles ces prix ou redevances s'appliquent, y compris les commissions d'agence, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions applicables au transport du courrier.

Article 2. APPLICATION DES LOIS ET RÉGLEMENTATIONS

Les lois et réglementations de chaque Partie contractante relatives à l'admission sur son territoire, au stationnement et au départ des aéronefs affectés aux transports aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs dans les limites de son territoire s'appliquent aux aéronefs de la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante.

Article 3. DROITS DE TRAFIC

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après au sujet de ses services aériens internationaux réguliers :

a) Droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Droit de faire des escales non commerciales sur son territoire.

2. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les itinéraires visés dans l'annexe, qui fait partie intégrante de l'Accord. Ces services et itinéraires sont respectivement dénommés ci-après « les services convenus » et « les itinéraires spécifiés ». Pour l'exploitation d'un service convenu sur un itinéraire spécifié, la compagnie aérienne désignée par chaque Partie contractante jouira, outre les droits visés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points indiqués pour cet itinéraire dans l'annexe, en vue de charger et de décharger des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à la compagnie aérienne d'une Partie contractante le

droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location vers un autre point du territoire de cette Partie contractante.

Article 4. DÉSIGNATION DES COMPAGNIES AÉRIENNES

1. Chaque Partie contractante peut désigner par écrit à l'autre Partie un transporteur aérien chargé d'exploiter les services convenus sur les trajets spécifiés.

2. Sur réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accordera sans délai au transporteur aérien désigné les autorisations d'exploitation nécessaires, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article.

3. Chaque Partie contractante peut, par notification écrite adressée à l'autre Partie, annuler la désignation d'un tel transporteur aérien et en désigner un autre.

4. Chaque Partie contractante peut exiger du transporteur aérien désigné par l'autre Partie la preuve qu'il est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et réglementations qu'elle applique normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie contractante peut refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par un transporteur aérien désigné, des droits stipulés à l'article 3 du présent Accord, lorsque la preuve ne lui a pas été apportée qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désigné ou de ressortissants de cette Partie.

6. Un transporteur aérien désigné et agréé de cette manière peut commencer à tout moment l'exploitation des services convenus, à condition qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord soit en vigueur et qu'un accord ait été conclu au sujet de ce service conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

Article 5. SUSPENSION OU ANNULATION

1. Chaque Partie contractante peut annuler l'autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice par le transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante des droits visés à l'article 3 du présent Accord ou soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice de ces droits :

a) Lorsque la preuve ne lui a pas été apportée qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désigné ou de ressortissants de cette Partie, ou

b) Lorsque ce transporteur ne respecte pas les lois et réglementations de la Partie contractante qui lui a accordé ces droits, ou

c) Lorsque le transporteur ne conduit pas son exploitation conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement au retrait de l'autorisation ou à la suspension des droits ou d'imposer les conditions visées au

paragraphe 1 du présent article pour empêcher que les lois ou réglementations continuent d'être enfreintes, lesdits droits ne seront exercés qu'après consultation avec l'autre Partie contractante, conformément à l'article 12.

Article 6. RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ

1. La capacité nécessaire pour exploiter les services aériens réguliers convenus sera en étroite relation, compte tenu d'un coefficient de charge raisonnable, avec la demande de trafic pour le transport en provenance du territoire de chaque Partie contractante et à destination du territoire de l'autre Partie.

2. Afin d'offrir des possibilités justes et équitables aux compagnies aériennes désignées, celles-ci devront convenir des modes d'exploitation du service dans leur intérêt mutuel et, en temps voulu, de la fréquence des services réguliers, des types d'aéronefs à utiliser et des horaires de vol, notamment des jours d'exploitation et des heures estimées d'arrivée et de départ.

3. Les horaires de vol ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai pourra être réduit avec l'approbation desdites autorités.

4. Si les transporteurs aériens désignés ne peuvent s'entendre sur les points mentionnés au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de régler le problème.

5. Sous réserve des dispositions du présent article, aucun horaire n'entrera en vigueur s'il n'a pas été approuvé par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

6. Les horaires établis pour une saison conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur pour les saisons correspondantes, à moins que de nouveaux horaires ne soient établis conformément aux dispositions du présent article.

Article 7. RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes et qui sont toujours valides sont reconnus valables par l'autre Partie en vue de l'exploitation des services convenus. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit, pour les vols sur son territoire, de refuser de reconnaître les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses ressortissants ou reconnus valables par un autre Etat.

Article 8. EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

1. Les aéronefs utilisés en service international par la compagnie aérienne désignée de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburant et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exonérés de ces droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de service :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, et destinées à la consommation à bord de l'aéronef de l'autre Partie affecté à un itinéraire spécifié;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie sur un itinéraire spécifié;

c) Les carburants et lubrifiants servant de réserve aux aéronefs exploités par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie sur un itinéraire spécifié, même s'ils sont utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

3. L'équipement de bord habituel ainsi que le matériel et les approvisionnements placés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci. Ils pourront à chaque fois être placés sour la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

Article 9. TARIFS

1. Les tarifs applicables par la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à un niveau raisonnable qui tiendra compte de tous les facteurs pertinents, notamment les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les différences de caractéristiques du transport (telles que la vitesse et le confort).

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront arrêtés d'un commun accord par les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes.

3. Les accords passés conformément au paragraphe 2 ci-dessus devront autant que possible être obtenus grâce au mécanisme de fixation des tarifs établi par l'Association du transport aérien international.

4. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai pourra être réduit avec l'approbation desdites autorités.

5. Si les compagnies aériennes désignées ne peuvent s'entendre sur ces tarifs ou si, pour d'autres raisons, un tarif ne peut être fixé conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante informent les autorités aéronautiques de l'autre Partie dans les quinze (15) premiers jours du délai de trente (30) jours stipulé au paragraphe 4 du présent article qu'elles sont en désaccord sur un tarif convenu conformément au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de parvenir à un accord sur les tarifs.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur l'approbation d'aucun des tarifs qui leur sont présentés conformément au paragraphe 4 ci-dessus ni sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 5, les Parties contractantes s'efforceront de trouver un accord sur les tarifs.

7. Aucun tarif n'entrera en vigueur s'il n'a pas été approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

8. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 10. TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

1. Chaque Partie contractante accorde à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie le droit de transférer gratuitement l'excédent des produits sur les charges réalisé sur son territoire par cette compagnie grâce aux transports de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises, en devises librement convertibles au cours officiel en vigueur. Les transferts visés dans le présent article seront effectués sans retard, conformément aux réglementations de change des pays respectifs.

2. Si le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, les paiements seront effectués conformément aux dispositions de cet accord.

Article 11. REPRÉSENTATION, ÉTABLISSEMENT DE DOCUMENTS DE TRANSPORT ET PROMOTION

1. La compagnie aérienne désignée de chaque Partie contractante est autorisée, sous réserve des lois et réglementations de l'autre Partie en matière d'entrée, de résidence et d'emploi, à faire venir et à employer sur le territoire de l'autre Partie les membres de son personnel de gestion, technique, opérationnel et autre qui sont nécessaires pour assurer les services aériens.

2. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante auront la même faculté d'employer, sous réserve des lois et réglementations de l'autre Partie, le personnel technique et commercial local nécessaire à l'exploitation des services convenus sur les itinéraires spécifiés et de créer et gérer des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante auront en outre la même faculté d'émettre tous les types de documents de transport ainsi que de faire de la publicité et de promouvoir leurs ventes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 12. CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour assurer l'application du présent Accord et de son annexe ainsi que le respect de leurs dispositions.

2. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie contractante. Cette consultation (qui pourra être préparée par des entretiens entre les autorités aéronautiques) commencera dans les soixante (60) jours suivant la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne con-

viennent d'allonger ce délai. Les modifications ainsi convenues seront approuvées par chaque Partie contractante conformément à ses procédures constitutionnelles et entreront en vigueur à la date de l'échange des notes diplomatiques stipulant cette approbation.

3. Les modifications à l'annexe seront convenues entre les autorités compétentes des Parties contractantes et entreront en vigueur soixante (60) jours après la date d'échange des notes diplomatiques.

Article 13. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de demander à une personne ou à un organisme de régler le différend, ou le différend peut, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres dont deux seront nommés respectivement par chacune des Parties contractantes, et le troisième sera désigné d'un commun accord par les deux ainsi nommés. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans les soixante (60) jours qui suivront la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre sera désigné dans les soixante (60) jours suivants. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans le délai fixé, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer un ou plusieurs arbitres selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera un national d'un Etat tiers et fera office de président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à respecter toute décision prise en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 14. DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre par écrit et par la voie diplomatique sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15. STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les données statistiques relatives à l'exploitation des itinéraires convenus.

Article 16. ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tout amendement qui pourrait y être apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifié par échange de notes diplomatiques que les conditions nécessaires à son entrée en vigueur conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives ont été remplies.

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

FAIT à Addis-Abéba, le 20 mars 1985, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement fédéral de la République d'Autriche :

TRAXL

Pour le Gouvernement militaire provisoire de l'Ethiopie socialiste :

ABEBE ASRAT

ANNEXE A

TABLEAUX DES ITINÉRAIRES

I

Itinéraires sur lesquels des services aériens internationaux réguliers seront exploités par la compagnie aérienne désignée par le Gouvernement fédéral de la République d'Autriche :

Points en Autriche : Vienne;

Points en Ethiopie socialiste : Addis Abéba dans les deux sens.

II

Itinéraires sur lesquels des services aériens internationaux réguliers seront exploités par la compagnie aérienne désignée par le Gouvernement militaire provisoire de l'Ethiopie socialiste :

Points en Ethiopie socialiste : Addis Abéba;

Points en Autriche : Vienne dans les deux sens.

ANNEXE B

Tous les points intermédiaires et les points au-delà peuvent être desservis par la compagnie aérienne désignée de chaque Partie contractante sans exercice des droits de la cinquième liberté de l'air.

L'exercice éventuel des droits de la cinquième liberté de l'air pourra être décidé d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

No. 24103

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
and
ANTIGUA AND BARBUDA

Agreement concerning public officers' pensions. Signed at St. John's, Antigua and Barbuda, on 14 April 1976

Authentic text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 19 May 1986.

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD
et
ANTIGUA-ET-BARBUDA

Accord relatif aux pensions des fonctionnaires. Signé à Saint-Jean (Antigua-et-Barbuda) le 14 avril 1976

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 19 mai 1986.

AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF ANTIGUA CONCERNING PUBLIC OFFICERS' PENSIONS

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Antigua have agreed as follows:

Article 1. INTERPRETATION

In this Agreement, except where the context otherwise requires:

(*a*) "Actuary" means a Fellow of the Institute of Actuaries or the Faculty of Actuaries in Scotland;

(*b*) "The Antigua element" in relation to a pension (other than compensation or interest thereon payable under the Antigua (Compensation and Retiring Benefits) Order 1967) means:

(i) In respect of a pension arising from death resulting from an injury on duty or from contracting a disease on duty, or a pension or additional pension arising from such an injury or from such a disease, being a pension which results from an occurrence during relevant service, that proportion of the pension which the rate of the officer's pensionable emoluments other than inducement allowance at the date he received the injury or contracted the disease bears to the rate of the officer's total pensionable emoluments at that date;

(ii) In the case of any other pension, that proportion of the pension which the total pensionable emoluments other than inducement allowance enjoyed by the officer during his relevant service bears to the total pensionable emoluments enjoyed by him throughout his public service under the Government of Antigua which have been taken into account in determining the amount of that pension;

(*c*) "The appointed day" means the day mutually arranged between the Government of the United Kingdom and the Government of Antigua;

(*d*) "Inducement allowance" means any inducement allowance enjoyed by an officer under the Overseas Service (Antigua) Agreement 1961, or any agreement or arrangement amending or replacing the same;

(*e*) "Officer" means an officer to whom the Public Officers Agreement between Her Majesty's Government in the United Kingdom and the Government of Antigua signed at London on 23 February 1967 and at Antigua on 25 February 1967 (hereinafter referred to as "the Public Officers Agreement") applies or applied: or an officer who holds or has held an office in the public services jointly of Antigua and of one or more other countries or territories in the Windward Islands or the Leeward Islands and for any part of whose pension the Government of Antigua have accepted responsibility and to whom that Agreement would have

[1] Came into force on 22 October 1976, the date of the last of the notifications (effected on 22 October 1976) by which the Contracting Parties informed each other of the completion of the domestic procedures, in accordance with article 7.

applied if his office had been declared to be a pensionable office under the pensions laws and he had been appointed to the public service of Antigua;

(*f*) "Other public service" means public service not under the Government of Antigua;

(*g*) "Pension" means any pension, gratuity, compensation and interest thereon, or any retiring allowance or other like benefit, or any increase of pension, payable under the pensions laws by the Government of Antigua to or in respect of any officer;

(*h*) "Pensionable emoluments"

(i) In respect of public service under the Government of Antigua, includes:

(*aa*) Salary;

(*bb*) Inducement allowance;

(*cc*) Personal allowance;

(*dd*) House allowance; and

(*ee*) In the case of a teacher includes any charge pay that may be paid to such teacher when in charge of a Government elementary school but does not include duty allowance or entertainment allowance or any other emoluments whatever;

(ii) In respect of other public service, means emoluments which count for pension in accordance with the laws or regulations in force in such service;

(*i*) "Pensions laws" means:

(i) Any law, regulation or administrative direction providing for the payment of pensions to officers in respect of public service and in force in Antigua at any time prior to 1 April 1971 and enacted prior to that date; and

(ii) The Antigua (Compensation and Retiring Benefits) Order 1967; and

(iii) Any other law, regulation or administrative direction accepted by the Government of the United Kingdom and the Government of Antigua for the purposes of this Agreement;

(*j*) "Public service" means:

(i) Service in a civil capacity under the Government of Antigua or any other country or territory in the Commonwealth;

(ii) Service under the East Africa High Commission, the East African Common Services Organisation, the East African Posts and Telecommunications Administration, the East African Railways and Harbours Administration, the East African Community, the East African Harbours Corporation, the East African Posts and Telecommunications Corporation or the East African Railways Corporation;

(iii) Service which is pensionable:

(*aa*) Under the Oversea Superannuation Scheme; or

(*bb*) Under any Acts relating to the superannuation of teachers in the United Kingdom; or

(*cc*) Under a local authority in the United Kingdom; or

(*dd*) Under the National Health Service of the United Kingdom;

(iv) Any other service accepted by the Government of the United Kingdom and the Government of Antigua to be public service for the purposes of this Agreement;

(v) Except for the purposes of computation of a pension, gratuity or other allowance and of determination of the maximum pension grantable, service as a Governor in respect of which a pension may be granted under the Overseas Pensions Act 1973 or any Act amending or replacing that Act;

(vi) Service as the holder of the office of President, Vice President, Justice of Appeal, Registrar, officer or servant of the Court of Appeal for Eastern Africa established by the Eastern Africa Court of Appeal Order in Council, 1961 (United Kingdom S I 1961 No. 2323) or the Court of Appeal for East Africa;

(vii) Service in the service of the Interim Commissioner for the West Indies;

(*k*) "Relevant service" means public service under the Government of Antigua on or after 27 February 1967;

(*l*) "The taxation element" means the sum accepted by the two Governments as being equivalent to the proceeds of income tax or any similar tax received by the Government of Antigua on any sums which are reimbursable in accordance with sub-paragraph (1) (*d*) of Article 3.

Article 2. ASSUMPTION OF RESPONSIBILITY BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM

As from the appointed day the Government of the United Kingdom shall assume from the Government of Antigua the responsibility for the control, administration and payment of pensions which have been awarded before the appointed day and for the award, control, administration and payment of pensions which would fall to be awarded on or after the appointed day.

Article 3. OBLIGATIONS OF THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM

(1) The Government of the United Kingdom undertake:

(*a*) That they shall award, control, administer and pay the pensions referred to in Article 2 of this Agreement to or in respect of the persons concerned in accordance with the principles and rules contained in the pensions laws, with such modifications as may be necessary in consequence of the transfer of responsibility under this Agreement, or in accordance with such other principles and rules as the Government of the United Kingdom consistently with the next following paragraph may from time to time determine;

(*b*) That apart from any modifications arising from the pensions being payable out of public moneys of the United Kingdom, they shall not apply to or in respect of any officer different provisions from those contained in the pensions laws (other than any provisions, express or implied, relating to the currency and method of payment of a pension) so as to make such provisions less favourable to any beneficiary or potential beneficiary than the provisions applicable to him on the appointed day: Provided that if a beneficiary or potential beneficiary elects to have any provision applied to him, that provision shall be taken to be more favourable to him;

(*c*) That if the Government of Antigua should be adjudged by the order of a competent court of law having jurisdiction in Antigua to be liable to pay to or in respect of an officer any sum in respect of a pension for which the Government of the United Kingdom have assumed responsibility under this Agreement, the Government of the United Kingdom shall repay to the Government of Antigua any sum paid to such person for the purpose of complying with the order of the court; but in this event the Government of the United Kingdom shall be free to reduce by corresponding sums, or totally to withhold, any payments of the same pension to or in respect of that person which would otherwise fall to be made by them under this Agreement;

(*d*) That they shall reimburse the Government of Antigua, in accordance with such procedure as may be mutually arranged between the two Governments, the aggregate amount, less the taxation element, of the following payments due on or after 1 April, 1971 being amounts due under the pensions laws, and made by the Government of Antigua to or in respect of officers:

(i) The full cost of payments representing that proportion of a pension or gratuity payable to or in respect of an officer which accrues from public service under the Government of Antigua before 27 February 1967;

(ii) Such proportion (if any) of the cost of payment representing that part of the pension or gratuity payable to or in respect of an officer which accrues from public service under the Government of Antigua on or after 27 February 1967, as is attributable to his pensionable inducement allowance;

(iii) The full cost of payments representing compensation to an officer.

(2) For the purposes of sub-paragraph (1) (*d*) of this Article:

(*a*) The proportion of a pension or gratuity which accrues from public service under the Government of Antigua before 27 February 1967 is that proportion which the total pensionable emoluments received by an officer from his public service under the Government of Antigua prior to 27 February 1967 bears to his total pensionable emoluments received from all his public service under that Government.

(*b*) Subject to sub-paragraph (*c*) of this paragraph the proportion of a pension or gratuity which is attributable to inducement allowance is that proportion which the total pensionable inducement allowance received by an officer during his relevant service bears to the total pensionable emoluments received by him from all his public service under the Government of Antigua.

(*c*) In respect of a pension arising from death resulting from an injury on duty or from contracting a disease on duty or a pension or additional pension arising from such an injury or from such a disease, being a pension which results from an occurrence during relevant service, the proportion which is attributable to inducement allowance is that proportion of the pension which the rate of the officer's pensionable inducement allowance at the date he received the injury or contracted the disease bears to the rate of his total pensionable emoluments at that date.

Article 4. OBLIGATIONS OF THE GOVERNMENT OF ANTIGUA

(1) The Government of Antigua undertake:

(*a*) That they shall remain responsible for any instalments of pension granted to or in respect of an officer which remains unpaid on the appointed day;

(*b*) That they shall as from the appointed day relinquish responsibility for the award, control, administration and payment of any pension to or in respect of an officer otherwise than in accordance with the terms of this Agreement;

(*c*) That they shall pay to the Government of the United Kingdom in accordance with such arrangements as may be accepted by the two Governments:

(i) In respect of any pension awarded before the appointed day to or in respect of an officer, a sum representing the cost, if any, of the Antigua element of such pension;

(ii) In respect of any pension awarded on or after the appointed day to or in respect of an officer:

(*aa*) That part of the sum which would represent the Antigua element of such pension if the service of the officer ceased on the appointed day, which is attributable to the officer's relevant service up to the day immediately preceding the appointed day; and

(*bb*) 25% of the officer's pensionable emoluments, other than inducement allowance, earned during that part of his relevant service which occurs on or after the appointed day;

(*d*) That they shall whenever requested to do so by the Government of the United Kingdom, supply to that Government such information in connection with the operation of the arrangements contained in this Agreement as may be specified in such request.

(2) The sums payable under sub-paragraphs (1) (*c*) (i) and (1) (*c*) (ii) (*aa*) of this Article shall be actuarially determined by an actuary nominated by the Government of the United Kingdom and acceptable to the Government of Antigua and shall be reduced by a sum accepted by the two Governments as representing the tax which the Government of Antigua would have received in respect of the Antigua element of the pension.

Article 5. MODIFICATION OF PREVIOUS AGREEMENTS

(1) On and after the appointed day the provisions of the Overseas Service (Antigua) Agreement 1961, and any agreement or arrangement amending or replacing the same, relating to the reimbursement of the Government of Antigua by the Government of the United Kingdom of a proportion of the cost of a pension shall cease to apply to any pension payable to or in respect of an officer to whom this Agreement applies in respect of any period beginning on the appointed day.

(2) On and after the appointed day the provisions of Articles 3, 4, 5, 6, 7 and the words "and shall take any action that may be necessary to preserve his pension rights when he is so transferred or promoted" in Article 8 (2) and Article 8 (3) of the Public Officers Agreement shall cease to apply to or in respect of officers to whom this Agreement applies.

Article 6. MODIFICATION OF THIS AGREEMENT

If the Government of the United Kingdom and the Government of Antigua mutually decide that this Agreement should be modified in any particular case or class of cases, the foregoing provisions of this Agreement shall be applied to such case or cases with such modifications, additions or exceptions as may be necessary to give effect to such mutual decision.

Article 7. ENTRY INTO FORCE

Each of the Parties to this Agreement shall notify the other Party in writing as soon as it has completed the domestic legislation and other arrangements necessary to enable it to carry out the Agreement, and this Agreement shall enter into force on the date on the later of these two notifications.

Article 8. CITATION

This Agreement may be cited as the Public Officers' Pensions (Antigua) Agreement 1976.

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

DONE in duplicate at Antigua this fourteenth day of April 1976 (in the English language).

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

R. F. GILLETT

For the Government
of Antigua:

REUBEN HARRIS

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT D'ANTIGUA RELATIF AUX PENSIONS DES FONCTIONNAIRES

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement d'Antigua sont convenus de ce qui suit :

Article premier. INTERPRÉTATION

Dans le présent Accord, à moins que le contexte ne s'y oppose :

a) Le terme « actuaire » désigne un Fellow of the Institute of Actuaries ou un Fellow of the Faculty of Actuaries d'Ecosse;

b) L'expression « élément d'Antigua » appliquée à une pension (à l'exclusion des indemnités ou intérêts y relatifs payables en vertu de l'ordonnance de 1967 relative au régime d'indemnisation et de pension de retraite d'Antigua [*Antigua (Compensation and Retiring Benefits) Order 1967*] désigne :

i) Pour une pension versée pour un décès consécutif à une blessure ou une maladie reçue ou contractée par un fonctionnaire pendant qu'il était en fonctions, ou pour une pension ou pension supplémentaire versée en dédommagement d'une telle blessure ou maladie quand cette pension est versée à la suite d'un événement survenu pendant le service pertinent du fonctionnaire, le pourcentage de la pension qui correspond au rapport entre les émoluments du fonctionnaire ouvrant droit à pension, à l'exclusion de la prime d'encouragement, à la date où il a reçu la blessure ou contracté la maladie et l'ensemble des émoluments ouvrant droit à pension versée au fonctionnaire à cette date;

ii) Pour toute autre pension, le pourcentage de la pension qui correspond au rapport entre l'ensemble des émoluments ouvrant droit à pension, à l'exclusion de la prime d'encouragement, versés à un fonctionnaire pendant son service pertinent et l'ensemble des émoluments ouvrant droit à pension versés au fonctionnaire pendant toute la durée de son service public pour le compte du Gouvernement d'Antigua dont il a été tenu compte pour déterminer le montant de ladite pension;

c) L'expression « la date de référence » désigne la date convenue d'un commun accord par le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement d'Antigua;

d) L'expression « prime d'encouragement » désigne toute prime d'encouragement dont bénéficie un fonctionnaire en vertu de l'Accord de 1961 relatif aux conditions d'emploi outre-mer (Antigua) ou de tout autre accord ou arrangement modifiant ou remplaçant ledit Accord;

[1] Entré en vigueur le 22 octobre 1976, date de la dernière des notifications (effectuée le 22 octobre 1976) par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement des procédures internes, conformément à l'article 7.

e) Le terme « fonctionnaire » désigne un fonctionnaire auquel l'Accord entre le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni et le Gouvernement d'Antigua relatif aux fonctionnaires, signé à Londres le 23 février 1967 et à Antigua le 25 février 1967 (ci-après dénommé l'« Accord relatif aux fonctionnaires »), est ou était applicable; ou un fonctionnaire qui occupe ou occupait un poste dans la fonction publique à la fois d'Antigua et de l'un ou de plusieurs pays ou territoires des îles Windward ou Leeward, dont toute portion de la pension a été prise à sa charge par le Gouvernement d'Antigua, auquel ledit Accord se serait appliqué si son poste avait donné droit à une pension aux termes de la législation relative aux pensions et qui avait fait partie de la fonction publique d'Antigua;

f) L'expression « autre fonction publique » désigne un service public ne relevant pas du Gouvernement d'Antigua;

g) Le terme « pension » désigne toute pension, tout subside ou toute indemnité avec leurs intérêts, toute retraite ou autre prestation de ce type ou toute augmentation d'une pension que le Gouvernement d'Antigua doit verser en vertu de sa législation sur les pensions à tout fonctionnaire;

h) L'expression « émoluments ouvrant droit à pension » désigne :

i) En ce qui concerne un service relevant du Gouvernement d'Antigua :

aa) Le salaire;

bb) La prime d'encouragement;

cc) L'indemnité personnelle;

dd) L'allocation de logement; et

ee) Dans le cas d'un enseignant, tout émolument supplémentaire qui peut être versé lorsqu'un enseignant se voit confier la responsabilité d'une école primaire, qui ne comprend pas une indemnité de fonctions, des frais de représentation ou toute autre rémunération quelle qu'elle soit;

ii) En ce qui concerne toute autre fonction publique, les émoluments dont il est tenu compte pour le calcul du montant de la pension conformément aux lois ou règlements en vigueur dans ladite fonction publique;

i) L'expression « législation relative aux pensions » désigne :

i) Toute loi, tout règlement ou toute directive administrative prévoyant le versement de pensions à des fonctionnaires pour service public, en vigueur à Antigua avant le 1er avril 1971 et adopté avant cette date;

ii) L'Ordonnance de 1967 relative au régime d'indemnisation et de pension de retraite d'Antigua [*Antigua (Compensation and Retiring Benefits) Order 1967*]; et

iii) Toute autre loi, tout autre règlement ou toute autre directive administrative accepté par le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement d'Antigua aux fins du présent Accord;

j) L'expression « fonction publique » désigne :

i) Un service accompli à titre civil pour le compte du Gouvernement d'Antigua ou de tout autre pays ou territoire du Commonwealth;

ii) Un service accompli pour le compte du Haut Commissariat pour l'Afrique orientale, de l'Organisation des services communs de l'Afrique orientale, de

l'Administration des postes et télécommunications de l'Afrique orientale, de l'Administration des chemins de fer et des ports de l'Afrique orientale, de la Communauté de l'Afrique orientale, de la Société des ports de l'Afrique orientale, de la Société des postes et télécommunications de l'Afrique orientale ou de la Société des chemins de fer de l'Afrique orientale;

iii) Un service ouvrant droit à pension en vertu des dispositions :

aa) Du régime de retraite d'outre-mer;

bb) De toute loi du Royaume-Uni relative au régime de retraite des enseignants;

cc) De toute autorité locale du Royaume-Uni; ou

dd) Du Service national de santé du Royaume-Uni;

iv) De tout autre service considéré par le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement d'Antigua comme relevant d'une fonction publique aux fins du présent Accord;

v) Sauf aux fins du calcul d'une pension, subside ou autre indemnité ainsi que de la détermination du montant maximal d'une pension, un service pouvant ouvrir droit à pension en qualité de Gouverneur en vertu de la loi de 1973 relative aux pensions des fonctionnaires des cadres d'outre-mer *(Overseas Pensions Act of 1973)* ou de toute autre loi modifiant ou remplaçant ladite loi;

vi) Un service correspondant aux fonctions de président, de vice-président, de juge à la Cour d'appel (Justice of Appeal), de greffier, de fonctionnaire ou d'employé de la Court of Appeal for Eastern Africa créée par l'Eastern Africa Court of Appeal Order in Council, 1961 (United Kingdom S.I. 1961 n° 2323) ou de la Court of Appeal for East Africa;

vii) Un service pour le compte du Commissaire par intérim pour les Indes occidentales (Interim Commissioner for the West Indies);

k) L'expression « service pertinent » désigne un service public accompli pour le compte du Gouvernement d'Antigua le 27 février 1967 ou après cette date;

l) L'expression « élément imposition » signifie le montant accepté par les deux Gouvernements comme étant équivalent aux recettes de l'impôt sur le revenu ou de tout impôt analogue perçus par le Gouvernement d'Antigua sur les montants remboursables conformément aux dispositions de l'alinéa *d* du paragraphe 1 de l'article 3.

Article 2. ACCEPTATION DE RESPONSABILITÉ PAR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI

A partir de la date de référence, le Gouvernement du Royaume-Uni assumera les responsabilités du Gouvernement d'Antigua en ce qui concerne le contrôle, l'administration et le versement des pensions qui ont été octroyées avant ladite date, et en ce qui concerne l'octroi, le contrôle, l'administration et le versement des pensions devant être octroyées après ladite date.

Article 3. OBLIGATIONS DU GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI

1. Le Gouvernement du Royaume-Uni prend les engagements suivants :

a) Il octroiera, contrôlera, administrera et versera les pensions visées à l'article 2 du présent Accord aux personnes intéressées, conformément aux

principes et règles convenus dans la législation relative aux pensions, modifiés suivant que de besoin par suite du transfert des responsabilités prévu par le présent Accord, ou conformément à tous autres principes et règles que le Gouvernement du Royaume-Uni pourra déterminer de temps à autre en conformité avec l'alinéa ci-après;

b) Mis à part les modifications découlant du fait que les pensions, y compris les pensions accordées aux veuves et aux enfants, sont payables sur les deniers publics au Royaume-Uni, il n'appliquera à aucun des fonctionnaires des dispositions différentes de celles prévues dans la législation relative aux pensions (à l'exception de toute disposition, expresse ou implicite, relative à la monnaie et au mode de versement d'une pension) si ce faisant lesdites dispositions devaient devenir moins favorables à tout bénéficiaire ou bénéficiaire potentiel que celles qui lui sont applicables à la date de référence, étant entendu que, si un bénéficiaire ou un bénéficiaire potentiel choisit que lui soient appliquées certaines dispositions, ces dispositions seront considérées comme lui étant plus favorables;

c) Si le Gouvernement d'Antigua doit, par décision d'un tribunal d'Antigua compétent, verser à un fonctionnaire des cadres d'outre-mer une somme quelconque au titre d'une pension dont le Gouvernement du Royaume-Uni a assumé la responsabilité en vertu du présent Accord, le Gouvernement du Royaume-Uni remboursera au Gouvernement d'Antigua toute somme versée à ladite personne en exécution de la décision du tribunal; dans ce cas toutefois, le Gouvernement du Royaume-Uni pourra déduire la somme correspondante, ou suspendre le versement de la pension et notamment de toute pension accordée à la veuve ou aux enfants, qu'il doit verser à ladite personne en vertu du présent Accord;

d) Il remboursera au Gouvernement d'Antigua, selon une procédure à convenir entre les deux Gouvernements, le montant total, moins l'élément d'imposition, des paiements suivants dus le 1er avril 1971 ou après cette date (s'agissant de montants dus en vertu des lois sur les pensions et versés par le Gouvernement d'Antigua à ses fonctionnaires) :

i) La totalité des paiements qui représente la proportion d'une pension ou d'un subside payable à un fonctionnaire au titre d'une fonction publique exercée sous l'autorité du Gouvernement d'Antigua avant le 27 février 1967;

ii) La proportion (si elle existe) des paiements qui représente la portion d'une pension ou d'un subside payable à un fonctionnaire au titre d'une fonction publique exercée sous l'autorité du Gouvernement d'Antigua avant le 27 février 1967, portion qui peut être imputée à une prime d'encouragement considérée aux fins de la pension;

iii) La totalité des paiements qui représente une indemnité versée à un fonctionnaire.

2. Aux fins de l'alinéa *d* du paragraphe 1 du présent article :

a) La proportion d'une pension ou d'un subside au titre d'une fonction publique exercée sous l'autorité du Gouvernement d'Antigua avant le 27 février 1967 est la proportion que la totalité des émoluments ouvrant droit à la pension perçus par un fonctionnaire sous l'autorité du Gouvernement d'Antigua avant le 27 février 1967 représente par rapport à la totalité de ses émoluments ouvrant droit à la pension perçus pour la totalité de la fonction publique exercée sous l'autorité de ce gouvernement;

b) Sous réserve de l'alinéa *c* du présent paragraphe, la proportion d'une pension ou d'un subside qui est imputable à une prime d'encouragement est la proportion que la totalité de la prime d'encouragement considérée aux fins de la pension, perçue par un fonctionnaire durant la période de son service, représente par rapport à la totalité de ses émoluments ouvrant droit à la pension perçus pour la totalité de la fonction publique exercée sous l'autorité du Gouvernement d'Antigua;

c) Pour une pension versée pour un décès consécutif à une blessure ou une maladie reçue ou contractée par un fonctionnaire pendant qu'il était en fonctions, ou pour une pension ou pension supplémentaire versé en dédommagement d'une telle blessure ou maladie quand cette pension est versée à la suite d'un événement survenu pendant le service pertinent du fonctionnaire, la proportion qui est imputable à une prime d'encouragement est la proportion de la pension qui correspond au rapport entre la prime d'encouragement considérée aux fins de la pension, perçue par le fonctionnaire, à la date où il a reçu la blessure ou contracté la maladie et l'ensemble des émoluments ouvrant droit à pension versée au fonctionnaire à cette date.

Article 4. OBLIGATIONS DU GOUVERNEMENT D'ANTIGUA

1. Le Gouvernement d'Antigua prend les engagements suivants :

a) Il restera responsable de la part d'une pension accordée à un fonctionnaire ou en ce qui concerne un fonctionnaire qui est impayée à la date de référence;

b) A partir de la date de référence, il n'assumera plus la responsabilité de l'octroi, du contrôle, de l'administration et du versement de toute pension à un fonctionnaire ou en ce qui concerne un fonctionnaire qu'en vertu des dispositions du présent Accord;

c) Il paiera au Gouvernement du Royaume-Uni, conformément aux arrangements dont les deux Gouvernements pourront décider :

i) Au titre de toute pension reconnue avant la date de référence à un fonctionnaire ou pour son compte, une somme représentant le montant, le cas échéant, de l'élément d'Antigua desdites pensions;

ii) Au titre de toute pension reconnue à la date de référence ou après cette date à un fonctionnaire ou à son compte :

aa) La partie de la somme représentant le montant de l'élément d'Antigua de cette pension si les services dudit fonctionnaire ont pris fin à la date de référence qui est imputable au service pertinent du fonctionnaire jusqu'au jour précédant immédiatement la date de référence; et

bb) 25 p. 100 des émoluments du fonctionnaire ouvrant droit à pension autres que la prime d'encouragement revenant audit fonctionnaire au titre de son service pertinent accompli à compter de la date de référence;

d) A la suite d'une demande à cet effet du Gouvernement du Royaume-Uni, il communiquera à ce dernier toutes les informations réclamées au sujet de l'application des arrangements figurant dans le présent Accord.

2. Les sommes payables en vertu du point i de l'alinéa *c* et du sous-point *aa* du point ii de l'alinéa *c* du paragraphe 1 du présent article seront calculées au moyen de méthodes actuarielles par un actuaire nommé par le Gouvernement du Royaume-Uni et agréé par le Gouvernement d'Antigua et seront diminuées d'une

somme reconnue par les deux Gouvernements comme représentant l'impôt que le Gouvernement d'Antigua aurait perçu sur l'élément d'Antigua des pensions.

Article 5. MODIFICATION DES ACCORDS ANTÉRIEURS

1. A la date de référence ou après cette date, les disposiitons de l'Accord de 1961 sur les conditions d'emploi outre-mer (Antigua) et de tout accord ou arrangement modifiant ou remplaçant ledit accord relatif au remboursement au Gouvernement d'Antigua par le Gouvernement du Royaume-Uni d'une part du montant d'une pension cesseront, à compter de la date de référence, d'être applicables à toute pension payable à un fonctionnaire relevant de l'application du présent Accord ou pour le compte d'un tel fonctionnaire à l'égard de toute période commençant à la date de référence.

2. A la date de référence ou après cette date, les dispositions des articles 3, 4, 5, 6 et 7 et les mots « fera le nécessaire pour maintenir les droits à pension de l'intéressé en cas de mutation ou de promotion » des paragraphes 2 et 3 de l'article 8 de l'Accord relatif aux fonctionnaires cesseront d'être applicables à l'égard des fonctionnaires relevant du présent Accord.

Article 6. MODIFICATION DU PRÉSENT ACCORD

Si le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement d'Antigua conviennent que le présent Accord devrait être modifié dans un cas ou un ensemble de cas particuliers, les dispositions du présent Accord seront appliquées à ce cas avec les modifications, additions ou exceptions qui pourront être nécessaires pour donner effet à la décision commune.

Article 7. ENTRÉE EN VIGUEUR

Chacune des Parties au présent Accord enverra une notification écrite à l'autre Partie dès qu'elle aura accompli la procédure législative et autres formalités qu'elle doit suivre pour pouvoir exécuter l'Accord, le présent Accord entrant en vigueur à la date de la dernière de ces notifications.

Article 8. DÉSIGNATION

Le présent Accord pourra être désigné sous le titre « Accord de 1976 relatif aux pensions des fonctionnaires (Antigua) ».

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

FAIT en double exemplaire à Antigua, le 14 avril 1976, en anglais.

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

R. F. GILLETT

Pour le Gouvernement
d'Antigua :

REUBEN HARRIS

No. 24104

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
and
ANTIGUA AND BARBUDA

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with schedule of routes). Signed at London on 25 Marcb 1985

Authentic text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 19 May 1986.

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD
et
ANTIGUA-ET-BARBUDA

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec tableau des routes). Signé à Londres le 25 mars 1985

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 19 mai 1986.

AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF ANTIGUA AND BARBUDA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Antigua and Barbuda;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,[2]

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(*a*) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof, in so far as those Annexes and amendments have become effective for, or have been ratified by, both Contracting Parties;

(*b*) The term "aeronautical authorities" means, in the case of Antigua and Barbuda, the Minister responsible for Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Minister or similar functions, and, in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions;

(*c*) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(*d*) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

(*e*) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(*f*) The term "tariff" means:

(i) The price charged by a designated airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services, and any conditions on which such price depends;

[1] Came into force on 25 March 1985 by signature, in accordance with article 20.

[2] United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(ii) The price charged by a designated airline for the carriage of cargo (excluding mails) on scheduled air services, and any conditions on which such price rate depends;

(iii) The price charged by a designated airline to a tour operator or wholesaler for the carriage of passengers and their baggage or cargo (excluding mails) on scheduled air services in space sold to that tour operator or wholesaler for resale by him to passengers or consignors of cargo, and any conditions on which such price depends; and

(iv) The rate of commission paid by a designated airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services, and any conditions on which such rate of commission depends.

Article 2. APPLICATION OF CHICAGO CONVENTION

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services.

Article 3. GRANT OF RIGHTS

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

(*a*) The right to fly across its territory without landing;

(*b*) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement.

Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 4. DESIGNATION OF AND AUTHORISATION OF AIRLINES

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such designations the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 11 of this Agreement is in force in respect of those services.

Article 5. REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATIONS

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

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

(*b*) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

(*c*) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Each Contracting Party may exercise the right to revoke, suspend or impose the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article immediately if such revocation, suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations relating to safety or national security. In the case of infringements of other laws or regulations, or in other cases, the Contracting Party desiring to exercise the rights mentioned in paragraph (1) shall give notice thereof to the other Contracting Party and simultaneously to the designated airline concerned. Such notice shall state the basis for the proposed action and shall afford opportunity to the other Contracting Party to consult in regard thereto. Any revocation, suspension or imposition of conditions shall become effective on the date specified in such notice (which shall be not less than 60 days after the date on which the notice would, in the ordinary course of transmission, be received by the Contracting Party to whom it is addressed) unless the notice is withdrawn before such date.

Article 6. EXEMPTION FROM CHARGES ON EQUIPMENT, FUEL, STORES, ETC.

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board

such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

(*a*) Aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

(*b*) Spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party; and

(*c*) Fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting Party to an outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

Article 7. UNLOADING OF EQUIPMENT, ETC.

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 8. AVIATION SECURITY

The Contracting Parties reaffirm their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation. The Contracting Parties agree to provide maximum aid to each other with a view to preventing hijackings and sabotage to aircraft, airports and air navigation facilities and threats to aviation security. They shall have regard to the provisions of the Convention on Offences and certain other Acts Committed on board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,[1] the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970,[2] and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.[3] The Contracting Parties shall also have regard to applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. When incidents or threats of hijacking or sabotage against aircraft,

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.
[2] *Ibid.*, vol. 860, p. 105.
[3] *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

airports or air navigation facilities occur, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate such incidents rapidly and safely. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any requests from the other for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

Article 9. PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly that airline's or those airlines' services on all or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(*a*) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(*b*) Traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

(*c*) The requirements of through airline operation.

(4) If any difficulty arises over the application of the provisions of this Article either Contracting Party may request consultations in accordance with the procedure set out in Article 15(2) of this Agreement.

Article 10. CHANGE OF GAUGE

In operating any agreed service on any specified route a designated airline of one Contracting Party may substitute one aircraft for another at a point in the territory of the other Contracting Party on the following conditions only:

(*a*) That it is justified by reason of economy of operation;

(*b*) That the aircraft used on the section of the route more distant from the terminal in the territory of the first Contracting Party is not larger in capacity than that used on the nearer section;

(*c*) That the aircraft used on the more distant section shall operate only in connection with and as an extension of the service provided by the aircraft used on the nearer section and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred

from, or to be transferred into, the aircraft used on the nearer section; and its capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

(*d*) That there is an adequate volume of through traffic;

(*e*) That the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at a point where the change of aircraft is made;

(*f*) That the provisions of Article 9 of this Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of aircraft;

(*g*) That in connection with any one aircraft flight into the territory in which the change of aircraft is made, only one flight may be made out of that territory.

Article 11. TARIFFS

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operations, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by consultation between the airline seeking approval of the tariff and the other designated airlines of both Contracting Parties. However, a designated airline shall not be precluded from filing any proposed tariff nor the aeronautical authorities from approving it if that airline has failed to obtain the agreement of the other designated airlines.

(3) No tariff shall be approved for carriage between the territories of the Contracting Parties unless it has been filed by the designated airline seeking that approval with the aeronautical authorities of both Contracting Parties, in such form as the aeronautical authorities of each Contracting Party may require to disclose the particulars referred to in sub-paragraph (*f*) of Article 1 of this Agreement, not less than 45 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) prior to the proposed effective date. A tariff shall be treated as having been filed with the Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authorities of that Contracting Party.

(4) Any tariff filed in accordance with paragraph (3) of this Article may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time and shall be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless, not more than 45 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) after the date of the filing, the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of dissatisfaction with the proposed tariff. The Contracting Party expressing dissatisfaction shall also notify the airline filing the proposed tariff of the action which has been taken.

(5) If, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article the aeronautical authority of one Contracting Party gives the aeronautical authority of the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff submitted for approval in accordance with the provisions of paragraph (3), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to

determine the tariff by mutual agreement. Either Contracting Party may within 30 days of a notice of dissatisfaction request consultations and, if so requested, consultations shall be held within 30 days of that request.

(6) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Where, however, a dispute exists under paragraph (6) of this Article the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree on an interim tariff. In the absence of such agreement a tribunal established in accordance with Article 16 of this Agreement shall have power to settle an interim tariff pending the determination of the dispute by such tribunal. The application for an interim tariff may be made to the tribunal by either Contracting Party.

(8) The aeronautical authorities of one Contracting Party may, if the aeronautical authorities of the other Contracting Party so agree, serve on a designated airline notice of withdrawal of approval of a tariff and that tariff shall cease to be applied by that airline 120 days after service of that notice, or, if a tariff to replace that tariff has been approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties, on the date, if earlier, which those authorities agree as the effective date of the new tariff.

(9) The tariffs charged by the designated airlines of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a third State shall be subject to the approval of the other Contracting Party and such third State and the approval of such other Contracting State may be withdrawn on giving 90 days' notice to the designated airline of the Contracting Party applying the tariff; provided, however, that a Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of its own airlines for comparable service between the same points. The designated airlines of each Contracting Party shall file such tariffs with the other Contracting Party, in accordance with its requirements.

(10) Subject to the provisions of paragraphs (6) and (7) of this Article no tariff shall come into force unless it is approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 12. PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 13. TRANSFER OF EARNINGS

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the

excess of receipts over expenditure earned by those airlines in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

Article 14. AIRLINE REPRESENTATION

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

Article 15. CONSULTATION

(1) In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the annexed Schedule and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.

(2) Either Contracting Party may request consultation which may be either oral or in writing, and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 16. SETTLEMENT OF DISPUTES

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third, who shall be President of the tribunal to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the International Court of Justice may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

(3) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement, and shall establish its own procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the

tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after the completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted, whichever is sooner. The decision of the majority of the tribunal shall prevail. The decision of the tribunal shall be binding on both Contracting Parties.

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

(7) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2) of this Article.

Article 17. AMENDMENT

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement including the annexed Schedule, such modification, if agreed between the Contracting Parties and if necessary after consultation in accordance with Article 15 of this Agreement, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes, through the diplomatic channel.

Article 18. TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19. REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered by both Contracting Parties with the International Civil Aviation Organization.

Article 20. ENTRY INTO FORCE

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

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

DONE in duplicate at London this 25th day of March 1985.

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

MICHAEL SPICER

For the Government
of Antigua and Barbuda:

VERE BIRD (Jr)

SCHEDULE OF ROUTES

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

London–intermediate points–St John's–points beyond.

NOTES. (*a*) The designated airline of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any point on this route provided that the agreed services begin at a point in United Kingdom territory.

(*b*) No traffic may be taken up at any intermediate or beyond point which is destined for St John's nor may traffic be taken up at St John's which is destined for an intermediate or beyond point except such traffic as may be agreed from time to time between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

B. *Route to be operated by the designated airline of Antigua and Barbuda*

St John's–intermediate points–London–points beyond.

NOTES. (*a*) The designated airline of Antigua and Barbuda may on any or all flights omit calling at any point on this route provided that the agreed services begin at a point in the territory of Antigua and Barbuda.

(*b*) No traffic may be taken up at any intermediate or beyond point which is destined for London nor may traffic be taken up at London which is destined for an intermediate or beyond point except such traffic as may be agreed from time to time between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT D'ANTIGUA-ET-BARBUDA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944[2],

Désireux de conclure un accord complémentaire en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements ont pris effet pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par elles;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne Antigua-et-Barbuda, du Ministre chargé de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à assumer des fonctions identiques ou analogues à celles qu'il exerce, et, en ce qui concerne le Royaume-Uni, du Secrétaire d'Etat aux transports et de toute personne ou de tout organisme habilité à assumer des fonctions identiques ou analogues à celles qu'il exerce;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le terme « territoire », en ce qui concerne un Etat, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

f) Le terme « tarif » désigne :

i) Le prix perçu par une entreprise désignée pour le transport de passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers et toutes les conditions dont ce prix dépend;

[1] Entré en vigueur le 25 mars 1985 par la signature, conformément à l'article 20.

[2] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

ii) Le prix perçu par une entreprise désignée pour le transport de marchandises (à l'exclusion du courrier) par des services aériens réguliers et toutes les conditions dont ce prix dépend;

iii) Le prix perçu par une entreprise désignée auprès d'un agent de tourisme ou d'un grossiste pour le transport de passagers et de leurs bagages ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) par des services aériens réguliers dans des sièges ou un espace vendus audit agent de tourisme ou audit grossiste pour être revendus par lui à des passagers ou à des expéditeurs de marchandises et toutes les conditions dont ce prix dépend; enfin

iv) Le taux de la commission versée par une entreprise désignée à un agent sur les billets vendus ou les connaissements remplis par ledit agent pour le transport par des services aériens réguliers et toutes les conditions dont ce taux de commission dépend.

Article 2. APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. OCTROI DE DROITS

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants relatifs à ses services aériens internationaux réguliers :

a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées au paragraphe approprié de l'annexe au présent Accord.

Lesdits services et routes sont ci-après dénommés respectivement « les services convenus » et « les routes indiquées ».

Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes ont, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, le droit de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués dans l'annexe du présent Accord afin d'embarquer et de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme donnant aux entreprises de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en exécution d'un contrat de louage ou contre rémunération, en un autre point du territoire de cette autre Partie.

Article 4. DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES

1) Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises chargées d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou de modifier ladite désignation.

2) Au reçu de ladite désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai à l'entreprise ou aux entreprises désignées les permis voulus d'exploitation.

3) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4) Chaque Partie contractante a le droit de refuser les permis d'exploitation visés au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits énoncés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5) Une fois désignée et autorisée, une entreprise peut, à tout moment, mettre en exploitation les services convenus, à condition qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord soit applicable auxdits services.

Article 5. RETRAIT OU SUSPENSION DES PERMIS D'EXPLOITATION

1) Chaque Partie contractante a le droit de retirer un permis d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, des droits énoncés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, ou d'imposer les conditions qu'elle peut juger nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie contractante; ou

b) Si ladite entreprise ne se conforme pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

c) Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2) Chaque Partie contractante peut immédiatement exercer son droit de retrait ou de suspension du permis ou imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article si ledit retrait, ladite suspension ou ladite imposition de conditions sont essentiels pour prévenir de nouvelles violations des lois ou règlements relatifs à la sécurité de la navigation aérienne ou à la sécurité nationale. Dans le cas de violations d'autres lois ou règlements et dans les autres cas, la Partie contractante qui souhaite exercer les droits visés au paragraphe 1 en informe simultanément l'autre Partie contractante et l'entreprise désignée intéressée. La notification doit indiquer les raisons de l'action envisagée et offrir à l'autre Partie contractante la possibilité d'engager des consultations à cet égard. Tout retrait, toute suspension ou toute imposition de conditions prend effet à la date indiquée dans ladite notification (qui ne doit pas être antérieure à l'expiration d'un délai de 60 jours après la date à laquelle la notification parviendrait, par transmission normale, à la Partie contractante à laquelle elle est adressée) à moins que la notification ne soit entre temps retirée.

Article 6. EXEMPTION DE REDEVANCES SUR L'ÉQUIPEMENT, LES CARBURANTS, LES PROVISIONS DE BORD, ETC.

1) Les aéronefs exploités en service international par les entreprises désignées par l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs sont exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres redevances analogues à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ledit équipement et lesdits approvisionnements demeurent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou soient utilisés en vol au-dessus de ce territoire.

2) Sont aussi exemptés des mêmes droits, frais et redevances, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de service :

a) Les provisions de bord chargées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à l'utilisation à bord d'aéronefs de l'autre Partie contractante en partance pour assurer un service international;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants et lubrifiants fournis sur le territoire d'une Partie contractante à un aéronef d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante en partance pour assurer un service international, même si ces approvisionnements doivent être utilisés en vol au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été chargés.

Il pourra être exigé que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

Article 7. DÉCHARGEMENT DE L'ÉQUIPEMENT, ETC.

L'équipement normal, ainsi que les articles et approvisionnements conservés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement écoulés conformément aux règlements douaniers.

Article 8. SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Les Parties contractantes réaffirment la grave inquiétude que leur inspirent les actes ou menaces dirigés contre la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sécurité des personnes ou des biens, ont un effet néfaste sur l'exploitation des services aériens et sapent la confiance du public en la sécurité de l'aviation civile. Les Parties contractantes conviennent de s'entraider dans toute la mesure du possible pour prévenir les détournements et les sabotages d'aéronefs, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne et s'opposer aux menaces contre la sécurité de l'aviation. Elles tiendront compte des dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963[1], de la Convention pour la répression de la

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970[1], et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971[2]. Les Parties contractantes tiendront également compte des dispositions relatives à la sécurité de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. En cas d'incident ou de menace de détournement ou de sabotage d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes doivent s'entraider en facilitant les communications visant à mettre fin rapidement et sans danger auxdits incidents. Chaque Partie contractante envisagera avec bienveillance toute demande de l'autre Partie visant à l'adoption de mesures spéciales de sécurité pour protéger ses aéronefs et passagers d'une menace précise.

Article 9. PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1) Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes doivent pouvoir exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2) L'entreprise ou les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes doivent prendre en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante de manière à ne pas porter indûment atteinte aux services que cette entreprise ou ces entreprises assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour objectif essentiel de fournir, à un taux de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport de passagers et de fret, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées situés sur le territoire d'états autres que celui qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux besoins de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins de trafic de la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des états de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

4) Si l'application des dispositions du présent article suscite quelque difficulté, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut solliciter des consultations conformément à la procédure énoncée au paragraphe 2 de l'article 15 du présent Accord.

Article 10. RUPTURE DE CHARGE

En exploitant un service convenu sur une route indiquée, une entreprise désignée par une Partie contractante ne peut remplacer un aéronef par un autre en un point du territoire de l'autre Partie contractante qu'aux conditions suivantes :

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 860, p. 105.
[2] *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

a) Ce remplacement se justifie par des raisons d'économie d'exploitation;

b) L'aéronef utilisé sur la section de route la plus éloignée de la tête de ligne dans le territoire de la première Partie contractante ne doit pas avoir une capacité plus grande que l'aéronef utilisé sur la section la plus proche;

c) L'aéronef utilisé sur la section la plus éloignée ne doit être utilisé que pour correspondre avec l'aéronef utilisé sur la section la plus proche et en prolonger le service et son horaire doit être fixé en conséquence; il doit arriver au point de correspondance pour y prendre ou y déposer les passagers, les marchandises et le courrier transbordés de l'aéronef utilisé sur la section la plus proche ou destinés à être transbordés à bord de celui-ci et sa capacité doit être fixée essentiellement en fonction de ce but;

d) Le volume du trafic direct doit être suffisant;

e) L'entreprise ne doit, ni par voie de publicité ni d'autre manière, laisser entendre au public qu'elle assure un service commençant au point où s'effectue la rupture de charge;

f) Tous les arrangements relatifs à la rupture de charge doivent être régis par les dispositions de l'article 9 du présent Accord;

g) Pour toute entrée d'aéronef sur le territoire où a lieu la rupture de charge, il ne peut y avoir qu'une sortie d'aéronef dudit territoire.

Article 11. TARIFS

1) Les tarifs qu'appliquent les entreprises désignées par les Parties contractantes pour le transport entre leurs territoires doivent être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments pertinents, y compris les frais d'exploitation, l'intérêt des usagers, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs des autres entreprises de transport aérien.

2) Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article doivent, si possible, être fixés d'un commun accord par consultation entre l'entreprise qui présente la demande et les autres entreprises désignées par les deux Parties contractantes. Toutefois, une entreprise désignée peut, si elle n'a pas obtenu l'accord des autres entreprises désignées, soumettre une proposition de tarif aux autorités aéronautiques, qui peuvent l'approuver.

3) Aucun tarif applicable au transport entre les territoires des Parties contractantes ne peut être approuvé à moins d'avoir été soumis par l'entreprise désignée intéressée aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, dans les formes prescrites par ces autorités pour faire apparaître les éléments visés à l'alinéa *f* de l'article premier du présent Accord, 45 jours au moins (ou dans un délai plus court dont les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent convenir) avant la date proposée d'entrée en vigueur. Un tarif est réputé soumis à une Partie contractante à la date à laquelle l'ont reçu les autorités aéronautiques de ladite Partie.

4) Tout tarif soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article peut être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes à tout moment et est réputé approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante si, 45 jours au plus (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) après la date de soumission, les autorités aéronautiques de

ladite Partie contractante n'ont pas informé par écrit celles de l'autre Partie contractante qu'elles n'acceptaient pas le tarif soumis. La Partie contractante signifiant ce refus doit aussi en informer l'entreprise qui a soumis le tarif.

5) Si, pendant le délai visé au paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante signifient à celles de l'autre Partie contractante leur refus d'un tarif soumis pour approbation conformément aux dispositions du paragraphe 3, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif d'un commun accord. Chacune des Parties contractantes peut, dans les 30 jours qui suivent une notification de refus, demander des consultations et, en pareil cas, ces consultations ont lieu dans les 30 jours qui suivent la demande.

6) Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif soumis conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 5, le différend se règle conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

7) Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à la fixation d'un nouveau tarif. Toutefois, lorsqu'il y a différend aux termes du paragraphe 6 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent convenir d'un tarif intérimaire. Faute d'un tel accord, un tribunal constitué conformément à l'article 16 du présent Accord est habilité à fixer un tarif intérimaire en attendant d'avoir réglé le différend. La demande de fixation d'un tarif intérimaire peut être soumise au tribunal par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

8) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent, si celles de l'autre Partie contractante y consentent, notifier à une entreprise désignée le retrait de l'approbation d'un tarif; en pareil cas, cette entreprise doit cesser d'appliquer ledit tarif 120 jours après la notification ou, si un tarif intérimaire a été approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, à la date convenue par ces autorités pour l'entrée en vigueur du nouveau tarif, si cette date est plus rapprochée.

9) Les tarifs appliqués par les entreprises désignées par une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un Etat tiers doivent être soumis à l'approbation de l'autre Partie contractante et dudit Etat tiers; ledit autre Etat contractant peut retirer son approbation par notification à l'entreprise désignée par la Partie contractante qui applique le tarif moyennant un préavis de 90 jours; toutefois, une Partie contractante ne doit pas exiger un tarif différent de celui appliqué par ses propres entreprises de transport aérien pour un service comparable entre les mêmes points. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes doivent soumettre lesdits tarifs à l'autre Partie contractante conformément à ses prescriptions.

10) Sous réserve des dispositions des paragraphes 6 et 7 du présent article, aucun tarif ne peut entrer en vigueur sans l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 12. FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante doivent fournir à celles de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres dont elles peuvent raisonnablement avoir besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées par la

première Partie contractante. Ces relevés doivent indiquer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 13. TRANSFERT DES BÉNÉFICES

Chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses qu'elles acquièrent sur son territoire grâce au transport de passagers, de courrier et de fret.

Article 14. REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES

L'entreprise ou les entreprises désignées par une Partie contractante ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante relatifs à l'entrée, à la résidence et à l'emploi, de faire venir et de conserver sur le territoire de cette autre Partie contractante les agents de leur propre personnel administratif et technique et autres spécialistes nécessaires pour assurer les services aériens.

Article 15. CONSULTATIONS

1) Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre pour assurer l'application et l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son annexe et, le cas échéant, pour modifier ces dispositions.

2) Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations qui peuvent se faire verbalement ou par correspondance et doivent commencer dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de prolonger ce délai.

Article 16. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1) En cas de différend entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent tout d'abord de le régler par voie de négociations.

2) Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; faute d'un accord sur ce point, le différend doit, à la demande de l'une des Parties contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, dont deux sont nommés chacun par une Partie contractante et le troisième, qui préside le tribunal, est nommé par les deux autres. Chacune des Parties contractantes doit nommer un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes d'une notification de l'autre demandant, par la voie diplomatique, l'arbitrage du différend par un tel tribunal, et le troisième arbitre doit être nommé dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre dans un délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans le délai prescrit, le Président de la Cour internationale de Justice peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, nommer, selon le cas, un ou des arbitres. En pareil cas, le troisième arbitre doit être ressortissant d'un état tiers et préside le tribunal d'arbitrage.

3) A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, le tribunal d'arbitrage définit le domaine de sa juridiction conformément au présent

Accord et établit ses propres procédures. Sur instruction du tribunal ou à la demande d'une des Parties contractantes, une conférence est réunie dans les quinze (15) jours suivant la date à laquelle le tribunal est pleinement constitué pour déterminer précisément les questions à arbitrer ainsi que les procédures spécifiques à suivre.

4) A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'en ordonne autrement, chaque Partie doit soumettre un mémoire dans les quarante-cinq (45) jours suivant la constitution du tribunal. Les répliques seront dues dans les soixante (60) jours suivants. A la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre gré, le tribunal tient une audience dans les quinze (15) jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5) Le tribunal doit s'efforcer de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture des débats ou, faute de débats, suivant la date de soumission des deux répliques, si cette date est antérieure. La sentence est rendue à la majorité du tribunal. Elle a force exécutoire pour les deux Parties contractantes.

6) Les Parties contractantes peuvent déposer une demande d'éclaircissement de la sentence dans les quinze (15) jours suivant la date à laquelle elle a été rendue et tout éclaircissement doit être donné dans les quinze (15) jours du dépôt de ladite demande.

7) Chacune des Parties contractantes prend à sa charge les honoraires de l'arbitre qu'elle nomme. Les autres dépenses du tribunal sont partagées également entre les Parties contractantes, y compris les dépenses encourues par le Président de la Cour internationale de Justice pour l'application des procédures prévues au paragraphe 2 du présent article.

Article 17. AMENDEMENT

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une disposition du présent Accord ou de son annexe, ladite modification, après accord des Parties contractantes et, le cas échéant, après consultations conformément à l'article 15 du présent Accord, prend effet dès qu'elle a été confirmée par un échange de notes par voie diplomatique.

Article 18. DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord; ladite notification doit être simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et tous les amendements qui pourraient y être apportés doivent être enregistrés par les deux Parties contractantes auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

FAIT à Londres, en double exemplaire, le 25 mars 1985.

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

MICHAEL SPICER

Pour le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda :

VERE BIRD, Jr.

TABLEAU DES ROUTES

A. *Route à exploiter par l'entreprise désignée par le Royaume-Uni*

Londres - points intermédiaires - Saint-Jean - points au-delà.

NOTES. *a)* L'entreprise désignée par le Royaume-Uni peut, sur un ou sur l'ensemble de ses vols, s'abstenir de faire escale à un point quelconque de cette route, à condition que les services convenus aient leur point de départ sur le territoire du Royaume-Uni.

b) Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou au-delà à destination de Saint-Jean ni à Saint-Jean à destination d'un point intermédiaire ou au-delà, si ce n'est le trafic dont peuvent convenir de temps à autre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

B. *Route à exploiter par l'entreprise désignée par Antigua-et-Barbuda*

Saint-Jean - points intermédiaires - Londres - points au-delà.

NOTES. *a)* L'entreprise désignée par Antigua-et-Barbuda peut, sur un ou sur l'ensemble de ses vols, s'abstenir de faire escale à un point quelconque de cette route, à condition que les services convenus aient leur point de départ sur le territoire d'Antigua-et-Barbuda.

b) Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou au-delà à destination de Londres ni à Londres à destination d'un point intermédiaire ou au-delà, si ce n'est le trafic dont peuvent convenir de temps à autre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

No. 24105

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND and CHINA

Agreement on the estahlishment of a British Consulate-General at Shanghai and a Chinese Consulate-General at Manchester. Signed at Beijing on 17 April 1984

Authentic texts: English and Chinese.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 19 May 1986.

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD et CHINE

Accord relatif à l'étahlissement d'un consulat général du Royaume-Uni à Shanghai et d'un consulat général de Chine à Manchester. Signé à Beijing le 17 avril 1984

Textes authentiques : anglais et chinois.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 19 mai 1986.

AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA ON THE ESTABLISHMENT OF A BRITISH CONSULATE-GENERAL AT SHANGHAI AND A CHINESE CONSULATE-GENERAL AT MANCHESTER

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the People's Republic of China;

Proceeding from the common desire to develop friendly relations and strengthen consular relations between the two countries;

Have agreed to establish a Consulate-General of each country in the other, as follows:

Article 1. (1) The Government of the People's Republic of China gives its consent to the Government of the United Kingdom to establish a Consulate-General at Shanghai, with the consular district comprising the Shanghai Municipality directly under the jurisdiction of the Central Government and the Provinces of Jiangsu and Zhejiang.

(2) The Government of the United Kingdom gives its consent to the Government of the People's Republic of China to establish a Consulate-General at Manchester, with the consular district comprising the counties of Greater Manchester, Merseyside, Lancashire, Tyne and Wear, North Yorkshire, South Yorkshire, West Yorkshire, Durham and Derbyshire.

(3) The dates on which the two Governments will establish the above-mentioned Consulates-General shall be determined by mutual agreement.

Article 2. In accordance with the relevant laws and regulations of their respective countries, and following friendly consultation, the Contracting Governments shall mutually provide necessary assistance for the establishment of the Consulates-General, including assistance in the acquisition of premises for the Consulate-General and accommodation for its members.

Article 3. (1) The consular premises shall be inviolable. The authorities of the receiving State may not enter the consular premises without the consent of the head of the consular post or the head of the diplomatic mission of the sending State, or a person designated by one of those persons.

(2) The receiving State is under a special duty to take all appropriate steps to protect the consular premises against any intrusion or damage and to prevent any disturbance of the peace of the consular post or impairment of its dignity.

(3) The provisions of paragraph (1) of this Article shall likewise apply to the residences of consular officers.

Article 4. (1) Unless otherwise agreed by the Contracting Governments, the number of members of the consular post shall not exceed the limit of 30 per-

[1] Came into force on 14 January 1985, the date of the last of the notifications (effected on 14 January 1985) by which the Contracting Parties informed each other of the completion of the required procedures, in accordance with article 11.

sons, of which that of consular officers shall not exceed the limit of 10 persons, and that of consular employees and members of the service staff shall not exceed the limit of 20 persons.

(2) Consular officers shall be nationals of the sending State, and not nationals or permanent residents of the receiving State.

Article 5. (1) The receiving State shall take all steps necessary to provide full facilities for the performance of consular functions by the consular officers of the sending State.

(2) With the consent of the receiving State, consular officers shall be able to exercise consular functions in areas outside their consular district when necessary. The receiving State shall render necessary assistance in this regard.

Article 6. The receiving State shall treat consular officers with due respect, and shall take all appropriate steps to prevent any attack on their person, freedom or dignity.

Article 7. (1) Members of the consular post and members of their families shall be immune from the criminal jurisdiction of the receiving State and shall not be liable to arrest or detention pending trial.

(2) Members of the consular post shall be immune from the civil and administrative jurisdiction of the receiving State in respect of any act performed by them in the exercise of consular functions.

(3) The provisions of paragraph (2) of this Article shall not apply in respect of a civil action:

(*a*) Relating to private immovable property situated in the receiving State, unless the member of the consular post holds it on behalf of the sending State for the purposes of the consular post;

(*b*) Relating to succession in which the member of the consular post is involved as executor, administrator, heir or legatee as a private person and not on behalf of the sending State;

(*c*) Relating to any professional or commercial activity exercised by the member of the consular post in the receiving State outside his official functions;

(*d*) Arising out of a contract concluded by the member of the consular post in which he did not contract, expressly or impliedly, on behalf of the sending State;

(*e*) By a third party for damage arising from an accident in the receiving State caused by a vehicle, vessel or aircraft.

(4) No measures of execution shall be taken against any of the persons mentioned in this Article, except in the cases coming under subparagraphs (*a*), (*b*) and (*c*) of paragraph (3) of this Article and provided also that the measures concerned can be taken without infringing the inviolability of the person concerned or of his residence.

(5) Members of the consular post and members of their families may be called upon to attend as witnesses in the course of judicial or administrative proceedings. If a consular officer or a member of his family should decline to give evidence, no coercive measure or penalty shall be applied to that person. Consular employees and members of their families, as well as members of the

service staff and members of their families, may not decline to give evidence except as provided in paragraph (6) of this Article.

(6) Members of the consular post are under no obligation to give evidence concerning matters relating to the exercise of their official functions or to produce official correspondence or documents. They are also entitled to decline to give evidence as expert witnesses with regard to the law of the sending State.

(7) In taking evidence from members of the consular post, the authorities of the receiving State shall take all appropriate measures to avoid interference with the performance of their consular functions. At the request of the head of the consular post, such evidence may, when possible, be given orally or in writing at the consular premises or at the residence of the person concerned.

(8) Members of the consular post who are nationals or permanent residents of the receiving State and members of their families, as well as those members of the families of the members of the consular post who are themselves nationals or permanent residents of the receiving State, shall not enjoy the rights, facilities and immunities provided for in this Article, except the immunity provided for in paragraph (6) of this Article.

Article 8. (1) Consular officers shall have the right to communicate with nationals of the sending State and to have access to them in the consular district. The receiving State shall not in any way limit the communication of nationals of the sending State with the consular post or their access to it.

(2) If a national of the sending State is arrested, committed to prison or detained in any other manner in the consular district, the competent authorities of the receiving State shall notify the consular post of the sending State to that effect as soon as possible and at the latest within seven days from the time at which the personal freedom of that national is restricted. A visit to that national as requested by consular officers shall be arranged by the competent authorities of the receiving State two days after the consular post is notified of the restriction of the personal freedom of that national. Subsequent visits shall be permitted at intervals not exceeding one month.

(3) The rights mentioned in this Article shall be exercised within the framework of the laws and regulations of the receiving State, it being understood, however, that those laws and regulations shall enable full effect to be given to the purposes for which the said rights are granted.

Article 9. Consular matters which are not dealt with in this Agreement shall be settled by the Contracting Governments in accordance with the relevant provisions of the Vienna Convention on Consular Relations of 24 April 1963,[1] through friendly consultation and in a spirit of mutual understanding and co-operation.

Article 10. Paragraph (2) of Article 4 and Articles 5, 8 and 9 of this Agreement shall also apply to the diplomatic missions of the two States with respect to the exercise of consular functions.

Article 11. Each Contracting Government shall notify the other in writing of the completion of the procedures required by its respective national laws. This Agreement shall enter into force on the date of the later of those notifications.

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 596, p. 261.

DONE in duplicate at Beijing this 17th day of April 1984, in English and Chinese languages, both texts being equally authoritative.

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

[*Signed — Signé*][1]

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

[*Signed*]

WU XUEQIAN

[1] Signed by Geoffrey Howe — Signé par Geoffrey Howe.

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中华人民共和国政府和大不列颠及北爱尔兰联合王国政府关于在曼彻斯特设立中国总领事馆和在上海设立英国总领事馆的协议

中华人民共和国政府和大不列颠及北爱尔兰联合王国政府本着发展两国之间友好关系和加强两国之间领事关系的共同愿望，就互设总领事馆事宜达成协议如下：

第 一 条

一、中华人民共和国政府同意联合王国政府在上海市设立总领事馆，其领区范围为上海直辖市、江苏省和浙江省。

二、联合王国政府同意中华人民共和国政府在曼彻斯特设立总领事馆，其领区范围为大曼彻斯特郡、默西赛德郡、兰开夏郡、泰恩和威尔郡、北约克郡、南约克郡、西约克郡、达勒姆郡和德比郡。

三、双方政府开设上述总领事馆的日期，由双方协议决定。

第 二 条

缔约双方政府将根据各自国家的有关法律和规章，通过友好协商为对方领馆的设立提供必要的协助，包括协助获得领馆馆舍及领馆人员的住宅。

第 三 条

一、领馆馆舍不得侵犯。接受国当局未获领馆馆长、派遣国使馆馆长，或以上两人中一人指定的人的同意，不得进入领馆馆舍。

二、接受国负有特殊责任采取一切适当措施保护领馆馆舍免受侵入或损坏，并防止扰乱领馆的安宁或损害其尊严。

三、本条第一款的规定，也适用于领事官员的住宅。

第 四 条

一、除非缔约双方政府另有协议，领馆成员人数不得超过三十人，其中领事官员最多十人，领馆工作人员和服务人员最多二十人。

二、领事官员应为派遣国国民，且不得是接受国的国民或永久居民。

第 五 条

一、接受国应采取一切必要措施为派遣国领事官员执行领事职务提供充分便利。

二、经接受国同意，领事官员必要时可去其领区范围以外的地区执行领事职务。对此，接受国将提供必要协助。

第 六 条

接受国应给予领事官员应有的尊重，并应采取一切适当措施，以防止其人身、自由或尊严受到任何侵犯。

第 七 条

一、领馆成员及其家庭成员免受接受国的刑事管辖，并免受逮捕候审或羁押候审。

二、领馆成员执行领事职务的行为免受接受国的民事和行政管辖。

三、惟本条第二款之规定不适用于下列民事诉讼：

(一)有关接受国国内的私人不动产的诉讼，除非领馆成员系代表派遣国为领馆之用而拥有该不动产者；

(二)有关领馆成员以私人身份而不代表派遣国作为遗嘱执行人、遗产管理人、继承人或受遗赠人的继承事件的诉讼；

(三)有关领馆成员在其公务范围外在接受国进行的任何专业的或商业的活动的诉讼;

(四)因领馆成员并未明示或默示代表派遣国订立的契约所引起的诉讼;

(五)有关第三者因车辆、船舶或飞机在接受国内的意外事故所造成的损害的诉讼。

四、对本条所提到的任何人不得采取执行措施,除非属本条第三款(一)项、(二)项和(三)项的案件,即使采取措施也不得损害其人身和住宅的不可侵犯性。

五、领馆成员及其家庭成员得被请在司法或行政程序中到场作证。如领事官员及其家庭成员拒绝作证,不得对其施行强制措施或处罚。除本条第六款所述事项外,领馆工作人员及其家庭成员或服务人员及其家庭成员不得拒绝作证。

六、领馆成员没有义务就其执行公务所涉事项作证,或出示官方信件或文件。领馆成员并有权拒绝作为派遣国法律的鉴定人而作证。

七、接受国当局在接受领馆成员证词时应采取一切适当措施避免妨碍其执行领事职务。应领馆馆长的请求,此种证词在可能情形下得在领馆或有关人员的住宅口头或书面提出。

八、本人为接受国国民或永久居民的领馆成员及其家庭成员以及领馆成员的家庭成员本人为接受国国民或接受国永久居民者，除享受本条第六款规定的豁免外，不应享受本条规定的权利、便利和豁免。

第 八 条

一、领事官员有权在其领区内与其本国国民联系和会见，接受国不得以任何形式限制派遣国国民与领馆联系或进入领馆。

二、在其领区内遇有派遣国国民被捕、被监禁或以任何其它形式被拘留，接受国有关当局应尽可能快地通知，最迟于该国民的个人自由受到限制之时起七天内通知派遣国领馆。领事官员要求探视上述国民，接受国有关当局应于通知领馆该国民的个人自由受到限制之日起二天后安排视，并允许以后按不超过一个月的间隔重复探视。

三、本条所述的权利应在接受国法律和规章范围内执。然而这些法律和规章务须使上述权利之目的得以充分现。

第 九 条

本协议未提及的领事事宜将由缔约双方政府按照一九三年四月二十四日《维也纳领事关系公约》的有关规定，

通过友好协商，本着互相谅解和合作的精神进行解决。

第 十 条

本协议第四条第二款、第五条、第八条和第九条也适用于两国外交使团行使领事职能。

第十一条

本协议应在缔约双方政府完成各自国家的法律程序后，以书面相互通知，并自后一通知发出之日起生效。

本协议于一九八四年 [illegible] 月 [illegible] 日在北京签订，一式二份，每份均以中文和英文写成，两种文本具有同等效力。

中华人民共和国政府代表	大不列颠及北爱尔兰联合王国政府代表
[illegible]	[illegible]
[WU XUEQIAN]	

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT D'UN CONSULAT GÉNÉRAL DU ROYAUME-UNI À SHANGHAI ET D'UN CONSULAT GÉNÉRAL DE CHINE À MANCHESTER

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République populaire de Chine,

Animés par le commun désir d'établir des relations amicales et de renforcer les relations consulaires entre les deux pays,

Sont convenus d'établir un Consulat général de chacun des pays dans l'autre, comme suit :

Article premier. 1) Le Gouvernement de la République populaire de Chine consent à ce que le Gouvernement du Royaume-Uni établisse un Consulat général à Shanghai. La circonscription consulaire de ce Consulat comprendra la municipalité de Shanghai, relevant directement des autorités centrales et les provinces du Jiangsu et du Zhejiang.

2) Le Gouvernement du Royaume-Uni consent à ce que le Gouvernement de la République populaire de Chine établisse un Consulat général à Manchester. La circonscription consulaire de ce Consulat comprendra les comtés du Grand Manchester, de Merseyside, du Lancashire, de Tyne and Wear, du Yorkshire Nord, du Yorkshire Sud, du Yorkshire Ouest, de Durham et de Derbyshire.

3) Les dates auxquelles les deux Gouvernements établiront les consulats généraux susmentionnés seront arrêtées d'un commun accord.

Article 2. Conformément aux lois et règlements pertinents de leurs pays respectifs et après des consultations amicales, les Gouvernements contractants se fourniront mutuellement l'aide nécessaire pour l'établissement des consulats généraux, et notamment une aide pour l'acquisition de locaux pour le Consulat général et le logement de ses membres.

Article 3. 1) Les locaux consulaires sont inviolables. Les autorités de l'Etat de résidence ne peuvent pénétrer dans les locaux consulaires sans le consentement du chef du poste consulaire ou du chef de la mission diplomatique de l'Etat d'envoi, ou d'une personne désignée par eux.

2) L'Etat de résidence est particulièrement tenu de prendre toutes les mesures appropriées pour protéger les locaux consulaires contre toute intrusion ou dommage et d'empêcher tout incident de nature à troubler la paix du poste consulaire ou à porter atteinte à sa dignité.

[1] Entré en vigueur le 14 janvier 1985, date de la dernière des notifications (effectuée le 14 janvier 1985) par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement des procédures requises, conformément à l'article 11.

3) Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux résidences des fonctionnaires consulaires.

Article 4. 1) Sauf accord contraire des Gouvernements contractants, le nombre des membres du poste consulaire ne devra pas dépasser la limite de 30 personnes; sur ce nombre, celui des fonctionnaires consulaires ne devra pas excéder la limite de 10 personnes et celui des employés consulaires et membres du personnel de service ne pas dépasser la limite de 20 personnes.

2) Les fonctionnaires consulaires devront avoir la nationalité de l'Etat d'envoi, et ne pas être des ressortissants ou des résidents permanents de l'Etat de résidence.

Article 5. (1) L'Etat de résidence prend toutes les mesures nécessaires pour fournir aux fonctionnaires consulaires de l'Etat d'envoi toutes les facilités nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions consulaires.

2) Avec l'assentiment de l'Etat de résidence, les fonctionnaires consulaires peuvent exercer leurs fonctions consulaires dans des zones situées en dehors de leur circonscription consulaire, lorsque besoin est. L'Etat de résidence leur prête tous les concours nécessaires à cet effet.

Article 6. L'Etat de résidence traite les fonctionnaires consulaires avec tout le respect qui leur est dû et prend toutes les mesures appropriées pour empêcher toute atteinte à leur personne, à leur liberté ou à leur dignité.

Article 7. 1) Les membres du poste consulaire et les membres de leurs familles bénéficient de l'immunité de juridiction pénale de l'Etat de résidence et ne sont pas passibles d'arrestation ou de détention avant de passer en jugement.

2) Les membres du poste consulaire bénéficient de l'immunité de juridiction civile et administrative de l'Etat de résidence pour tout acte commis par eux dans l'exercice de leurs fonctions consulaires.

3) Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas aux actions civiles suivantes :

a) Action ayant trait à des biens immeubles situés dans l'Etat de résidence, à moins que le membre du poste consulaire ne les détienne pour le compte de l'Etat d'envoi aux fins du poste consulaire;

b) Action ayant trait à une succession dans laquelle le membre du poste consulaire fait office d'exécuteur testamentaire, d'administrateur, d'héritier ou de légataire en tant que personne privée et non pour le compte de l'Etat d'envoi;

c) Action ayant trait à une activité professionnelle ou commerciale exercée par le membre du poste consulaire dans l'Etat de résidence, en dehors de l'exercice de ses fonctions officielles;

d) Action découlant d'un contrat conclu par le fonctionnaire consulaire n'agissant pas, expressément ou implicitement, en tant qu'agent de l'Etat d'envoi;

e) Action intentée par un tiers pour des dommages découlant d'un accident causé dans l'Etat de résidence par un véhicule, un avion ou un aéronef.

4) Aucune mesure d'exécution ne peut être prise à l'égard d'une des personnes visées dans le présent article, sauf dans les cas relevant des alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 3 de cet article, et à condition aussi que les mesures en

question puissent être prises sans porter atteinte à l'inviolabilité de l'intéressé ou de sa résidence.

5) Les membres du poste consulaire et les membres de leurs familles peuvent être appelés à comparaître comme témoins dans le cadre de poursuites judiciaires ou administratives. Si un fonctionnaire consulaire ou un membre de sa famille refuse de déposer comme témoin, aucune mesure coercitive ou sanction ne peut être prise à son encontre. Les employés consulaires et les membres de leurs familles, ainsi que les membres du personnel de service et les membres de leur famille, ne peuvent refuser de témoigner sauf aux conditions prévues au paragraphe 6 du présent article.

6) Les membres du poste consulaire ne sont pas tenus de déposer sur des questions ayant trait à leurs fonctions officielles ou de produire une correspondance ou des documents officiels. Ils peuvent également refuser de témoigner en qualité d'expert en ce qui concerne la législation de l'Etat d'envoi.

7) Lorsqu'elles prennent des dépositions de membres du poste consulaire, les autorités de l'Etat de résidence prennent toutes les mesures appropriées pour éviter de gêner l'accomplissement de leurs fonctions consulaires. A la demande du chef de poste consulaire, ce témoignage peut, pour autant que ce soit possible, être donné oralement ou par écrit dans les locaux consulaires ou au lieu de résidence de l'intéressé.

8) Les membres du poste consulaire qui sont des ressortissants ou des résidents permanents de l'Etat de résidence et les membres de leurs familles, ainsi que les membres des familles des membres du poste consulaire qui sont eux-mêmes des ressortissants ou des résidents permanents de l'Etat de résidence, ne bénéficient pas des droits, facilités et immunités prévus dans le présent article, sauf pour ce qui est de l'immunité prévue au paragraphe 6 de l'article.

Article 8. 1) Les fonctionnaires consulaires ont le droit de communiquer avec des ressortissants de l'Etat d'envoi et d'avoir accès à eux dans la circonscription consulaire. L'Etat de résidence ne limite en aucune façon la communication des ressortissants de l'Etat d'envoi avec la circonscription consulaire ou leur accès à cette circonscription.

2) Lorsqu'un ressortissant de l'Etat d'envoi est arrêté, incarcéré ou détenu de toute autre manière dans la circonscription consulaire, les autorités compétentes de l'Etat de résidence en informent la circonscription consulaire de l'Etat d'envoi le plus tôt possible et au plus tard dans les sept jours suivant la date à laquelle l'intéressé a été soumis à une mesure privative de liberté. Les autorités compétentes de l'Etat de résidence autorisent les fonctionnaires consulaires à rendre visite à ces ressortissants sur leur demande deux jours après la date à laquelle la circonscription consulaire a été informée de la mesure privative de liberté. Des visites sont ensuite autorisées à des intervalles ne dépassant pas un mois.

3) Les droits visés dans le présent article s'exercent dans le cadre des lois et règlements de l'Etat de résidence, étant entendu, toutefois, que ces lois et règlements doivent permettre la pleine réalisation des fins pour lesquelles lesdits droits sont accordés.

Article 9. Les questions consulaires qui ne sont pas traitées dans le présent Accord sont réglées par les Gouvernements contractants conformément aux dispositions pertinentes de la Convention de Vienne sur les relations consulaires

du 24 avril 1963[1], par des consultations amicales et dans un esprit de compréhension mutuelle et de coopération.

Article 10. Le paragraphe 2 de l'article 4 et les articles 5, 8 et 9 du présent Accord s'appliquent également aux missions diplomatiques des deux Etats pour ce qui est de l'exercice des fonctions consulaires.

Article 11. Chaque Gouvernement contractant informera l'autre par écrit de l'accomplissement des procédures requises par leurs législations nationales respectives. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de la dernière de ces notifications.

FAIT en double exemplaire à Beijing, le 17 avril 1984, en langues anglaise et chinoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :	Pour le Gouvernement de la République populaire de Chine :
	[*Signé*]
[GEOFFREY HOWE]	WU XUEQIAN

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 596, p. 261.

No. 24106

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
and
YUGOSLAVIA

Agreement on certain commercial debts. Signed at London on 6 December 1984

Authentic texts: English and Serbo-Croatian.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 19 May 1986.

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD
et
YOUGOSLAVIE

Accord relatif à certaines dettes commerciales. Signé à Londres le 6 décembre 1984

Textes authentiques : anglais et serbo-croate.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 19 mai 1986.

AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE FEDERAL EXECUTIVE COUNCIL OF THE ASSEMBLY OF THE SOCIALIST FEDERAL REPUBLIC OF YUGOSLAVIA, THE GOVERNMENT OF YUGOSLAVIA, ON CERTAIN COMMERCIAL DEBTS

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter referred to as "the Government of the United Kingdom") and the Federal Executive Council of the Assembly of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, the Government of Yugoslavia (hereinafter referred to as "the Federal Executive Council");

As a result of the Conferences held in Geneva on 18 November 1983 and 24 March 1984 and in Paris on 11 January 1984 resulting in the signature of an Agreed Minute in Paris on 22 May 1984 regarding consolidation of Yugoslav debts at which the Government of the United Kingdom, the Federal Executive Council and certain other Governments, were represented;

Have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

In this Agreement, unless the contrary intention appears:

(*a*) "Currency of the debt" shall mean sterling or such other currency not being Yugoslav dinars as is specified in the contract.

(*b*) "Debt" shall mean any debt to which, by virtue of the provisions of Article 2 of this Agreement the provisions of this Agreement apply.

(*c*) "Maturity" in relation to a debt shall mean the date for the repayment thereof under the relevant contract or under a promissory note or bill of exchange drawn up pursuant to the terms of such contract.

(*d*) "Recognised bank" shall mean a bank, including a bank participating in a lending syndicate or in a syndicate led by banks, which has received a guarantee issued by the Department (as hereinafter defined) in respect of loan or financial agreements.

(*e*) "The Bank" shall mean Udruzena Beogradska Banka or any other Bank or Banks authorised by the Federal Executive Council.

(*f*) "The Department" shall mean the Export Credits Guarantee Department of the Government of the United Kingdom or any other Department thereof which the Government of the United Kingdom may nominate for the purposes of this Agreement.

(*g*) "The Loans" shall mean the refinancing loans referred to in Article 3.

(*h*) "The Loan Agreements" shall mean the Agreements to be entered into between the parties to the Loans.

[1] Came into force provisionally on 6 December 1984, the date of signature, and definitively on 22 January 1985, the date of its ratification by the Government of Yugoslavia, in accordance with article 7.

Article 2. THE DEBT

(1) The provisions of this Agreement shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, apply to any debt of principal owed by a body of persons resident or carrying on business in Yugoslavia or by any successor thereto, as primary debtor or as guarantor (hereinafter referred to as "debtor") to a person or body of persons or corporation resident or carrying on business in the United Kingdom or to any successor thereto (hereinafter referred to as "creditor") provided that:

(*a*) The debt arises under or in relation to a contract or any agreement supplemental thereto which was made between the debtor and the creditor for the supply from outside Yugoslavia of goods or services or both or of finance therefor, and which allowed credit to the debtor for a period exceeding one year, and which was entered into before 2 December 1982 (hereinafter referred to as a "contract");

(*b*) Maturity of the debt has occurred, or will occur, between 1 January 1984 and 31 December 1984, both dates inclusive, and that after maturity that debt remains unpaid;

(*c*) The debt is in respect of a contract guaranteed as to payment of that debt under a guarantee issued by the Department;

(*d*) The debt is the subject of a loan or financial agreement where the creditor is a recognised bank; and

(*e*) The debt is not expressed by the terms of the contract to be payable in Yugoslav dinars.

(2) The provisions of this Agreement shall not apply to so much of any debt as arises from an amount payable upon or as a condition of the formation of the contract, or upon or as a condition of the cancellation or termination of the contract.

Article 3. REFINANCING LOAN

(1) The Department shall procure that two loans one denominated in Sterling and the other in United States Dollars (hereinafter referred to as "the Loans") shall be arranged between a consortium of banks carrying on business in the United Kingdom and a consortium of banks carrying on business in Yugoslavia ("the Yugoslav Banks") to provide for payments to be made in respect of the debt. The terms of the Loans shall, in accordance with the Agreed Minute signed in Paris on 22 May 1984, provide for refinancing of all amounts of principal due from 1 January 1984 up to 31 December 1984, both dates inclusive, and not paid, on loans and credits given or guaranteed by the Government of the United Kingdom through its appropriate institution, the Department, relating to contracts or other financial arrangements concluded before 2 December 1982.

(2) The rate of interest applicable to the debt shall be calculated at 1 (one) per cent per annum above the London Inter-Bank Offer Rate, as defined in the Loan Agreements.

(3) Repayment of the Loans will be made in 6 (six) equal and successive half-yearly payments, the first to be made on 31 December 1988 and the final payment to be made on 30 June 1991.

(4) The Federal Executive Council in exercise of the powers conferred upon it by the Decree which was approved by the Assembly on 28 June 1984 (The Law on the Ratification of the Agreed Minutes on Debt Consolidation of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia) guarantees in the name of and on behalf of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia that all payments to be made by the Yugoslav Banks under the Loan Agreements shall be made in Sterling in London on due date, in respect of the Sterling Loan and United States Dollars in New York on due date in respect of the United States Dollar Loan as in both cases provided for in the respective Loan Agreements and that the Loans will be used only for the purposes recited in the Loan Agreements.

Article 4. EXCHANGE OF INFORMATION

The Department and the Bank shall exchange all information required for the implementation of this Agreement.

Article 5. OTHER DEBT SETTLEMENTS

(1) If the Federal Executive Council agrees with any creditor other than the United Kingdom terms for the settlement of indebtedness similar to the indebtedness the subject of this Agreement which are more favourable to creditors than are the terms of the Loans, then the terms of the Loans shall be amended, subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Article, so that they become no less favourable to the consortium of United Kingdom Banks than the terms so agreed with that other creditor notwithstanding any provision of this Agreement to the contrary.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Article shall not apply in a case where the aggregate of the indebtedness to the other creditor country is less than the equivalent of SDR 1,000,000.

(3) The provisions of paragraph (1) of this Article shall not apply to the interest falling due in accordance with the Loan Agreements.

Article 6. PRESERVATION OF RIGHTS AND OBLIGATIONS

This Agreement and its implementation shall not affect the rights and obligations of creditors and debtors under their contracts.

Article 7. ENTRY INTO FORCE AND DURATION

This Agreement shall apply provisionally from the date of signature and shall enter into force on its ratification in accordance with the laws in force in Yugoslavia and shall remain in force until the Loans have been fully repaid and the terms of the Loans have been completely satisfied.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at London this 6th day of December, 1984, in the English and Serbo-Croatian languages, both versions being equally authoritative.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:	For the Federal Executive Council of the Assembly of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia:
MALCOLM RIFKIND	DRAGI STAMENKOVIC

[SERBO-CROATIAN TEXT — TEXTE SERBO-CROATE]

SPORAZUM IZMEDJU VLADE UJEDINJENOG KRALJEVSTVA VELIKE BRITANIJE I SEVERNE IRSKE I SAVEZNOG IZVRSNOG VECA SKUPSTINE SOCIJALISTICKE FEDERATIVNE REPUBLIKE JUGOSLAVIJE O ODREDJENIM KOMERCIJALNIM DUGOVIMA

Vlada Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Severne Irske (u daljem tekstu: Vlada Velike Britanije) i Savezni izvrsno vece Skupstine Socijalisticke Federativne Republike Jugoslavije, Vlada Jugoslavije (u daljem tekstu: Savezno izvrsno vece);

Kao rezultat Konferencija odrzanih 18. novembra 1983. godine i 24. marta 1984. godine u Zenevi i 11. januara 1984. godine u Parizu, na kojima su bili zastupljeni Vlada Ujedinjenog Kraljevstva, Savezno izvrsno vece i neke druge vlade, potpisan je 22. maja 1984. godine u Parizu Usaglaseni zapisnik u vezi sa konsolidacijom jugoslovenskih dugova;

Saglasile su se u sledecem:

Clan 1. DEFINICIJE

U ovom sporazumu, ukoliko nije suprotno smislu:

(*a*) "valuta duga" oznacava funtu sterlinga ili bilo koju drugu valutu koja nije jugoslovenski dinar, a koja je utvrdjena ugovorom:

(*b*) "dug" oznacava svaki dug na koji se, prema odredbama Clana 2. ovog sporazuma, odnose odredbe ovog sporazuma;

(*c*) "dospece" duga oznacava datum otplate duga prema odgovarajucem ugovoru ili prema solo menici ili menici sacinjenoj u skladu sa uslovima takvog ugovora;

(*d*) "priznata banka" oznacava banku, ukljucujuci i banku koja ucestvuje u konzorcijumu zajmodavaca ili u konzorcijumu koji predvode banke, koja je dobila garanciju izdatu od Agencije (definisanu u daljem tekstu) u vezi sa zajmovima ili finansijkim sporazumima;

(*e*) "Banka" oznacava Udruzenu Beogradsku Banku, ili svaku drugu banku ili banke koje je ovlastilo Savezno izvrsno vece;

(*f*) "Agencija" oznacava Agenciju za osiguranje izvoznih kredita Vlade Ujedinjenog Kraljevstva ili svaku drugu agenciju Vlade Ujedinjenog Kraljevstva koju ona moze imenovati za potrebe ovog sporazuma;

(*g*) "zajmovi" oznacavaju zajmove za refinansiranje koji se pominju u Clanu 3;

(*h*) "Sporazumi o zajmu" oznacavaju sporazume koje ce zakljuciti stranke ucesnice u zajmovima.

Clan 2. DUG

(1) Odredbe ovog sporazuma odnose se, shodno odredbama stava (2) ovog clana, na svaki dug glavnice koji duguju pravna lica sa stalnim boravkom u

Jugoslaviji ili koja posluju u Jugoslaviji ili bilo koji njihov naslednik kao primarni duznik ili jemac (u daljem tekstu: duznik), fizickom ili pravnom licu ili korporaciji sa stalnim boravkom ili koja posluje u Ujedinjenom Kraljevstvu ili bilo kojem njihovom nasledniku (u daljem tekstu: poverilac) pod uslovom da:

(*a*) dug proizilazi po ugovoru ili u vezi sa njim, ili sa bilo kakvim njegovim dodatkom, koji je zakljucen izmedju duznika i poverioca za isporuku ili finansiranje roba ili usluga Jugoslaviji ili i jednog i drugog i kojim se duzniku odobrava kredit za period duzi od jedne godine, a koji je zakljucen pre 2. decembra 1982. godine (u daljem tekstu: ugovor);

(*b*) dug dospeva, ili ce dospeti u periodu od 1. januara 1984. godine do 31. decembra 1984. godine, ukljucujuci i oba ova datuma, i da je posle dospeca dug ostao neotplacen;

(*c*) je u pitanju dug u vezi sa ugovorom, cija je otplata garantovana garancijom koju je izdala Agencija;

(*d*) je dug predmet sporazuma o zajmu ili finansijskog sporazuma ciji je poverilac priznata banka; i

(*e*) po uslovima ugovora dug nije plativ u jugoslovenskim dinarima.

(2) Odredbe ovog sporazuma ne primenjuju se na bilo kakav dug koji nastane iz iznosa plativog nakon zakljucenja ili kao uslov zakljucenja, otkazivanja ili raskida ugovora.

Clan 3. ZAJAM ZA REFINANSIRANJE

(1) Agencija ce obezbediti da se izmedju konzorcijuma banaka koje posluju u Ujedinjenom Kraljevstvu i konzorcijuma banaka koje posluju u Jugoslaviji ("jugoslovenske banke") ugovore dva zajma, jedan u funtama sterlinga, a drugi u SAD dolarima (u daljem tekstu: "zajmovi"), kojima se obezbedjuju otplate u vezi sa dugom. Uslovima zajmova ce se u skladu sa Usaglasenim zapisnikom potpisanim 22. maja 1984. godine u Parizu, obezbediti refinansiranje svih iznosa glavnice dospelih od 1. januara 1984. godine do 31. decembra 1984. godine, ukljucujuci oba datuma, a neotplacenih, po zajmovima i kreditima koje je odobrila ili za koje garantuje Vlada Ujedinjenog Kraljevstva preko Agencije, kao svoje odgovarajuce ustanove, po ugovorima ili drugim finansijskim aranzmanima zakljucenim pre 2. decembra 1982. godine.

(2) Kamatna stopa koja se primenjuje na dug obracunava se po stopi od 1 (jednog) procenta godisnje iznad Londonske medjubankarske ponudbene stope, kao sto je definisano u Sporazumima o zajmu.

(3) Otplata zajmova bice izvrsena u 6 (sest) jednakih i sukcesivnih polugodisnjih rata, tako sto ce prva rata biti placena 31. decembra 1988. godine, a poslednja 30. juna 1991. godine.

(4) Savezno izvrsno vece, na osnovu ovlascenja po Ukazu Skupstine Socijalisticke Federativne Republike Jugoslavije od 28. juna 1984. godine (Zakon o ratifikaciji Usaglasenog zapisnika o konsolidaciji duga Socijalisticke Federativne Republike Jugoslavije) garantuje, u ime i za racun Socijalisticke Federativne Republike Jugoslavije da ce sva placanja koja jugoslovenske banke treba da izvrse po Sporazumima o zajmu, biti izvrsena na dan dospeca u funtama sterlinga u Londonu po zajmu u funtama sterlinga i u SAD dolarima u Njujorku o datumu dospeca po zajmu u SAD dolarima, u oba slucaja kao sto je to predvidjeno

odgovarajucim Sporazumima o zajmu, i da ce zajmovi biti iskorisceni iskljucivo u svrhe predvidjene Sporazumima o zajmu.

Clan 4. RAZMENA INFORMACIJA

Agencija i Banka ce razmenjivati sve informacije koje su potrebne za sprovodjenje ovog sporazuma.

Clan 5. IZMIRIVANJE DRUGIH DUGOVA

(1) Ako Savezno izvrsno vece postigne sporazum sa bilo kojim poveriocem, osim Ujedinjenog Kraljevstva, o uslovima za izmirivanje duga slicnog dugu koji je predmet ovog sporazuma, a koji su za poverioce povoljniji od uslova ovih zajmova, uslovi zajmova ce biti izmenjeni shodno odredbama stavova (2) i (3) ovog clana tako da postanu jednako povoljni za konzorcijum banaka Ujedinjenog Kraljevstva kao i uslovi ugovoreni sa tim druginı poverioceni, bez obzira na bilo koju odredbu ovog sporazuma u suprotnom smislu.

(2) Odredbe stava (1) ovog clana ne primenjuju se kada je ukupna zaduzenost prema drugoj zemlji poveriocu manja od protivvrednosti SPV 1.000.000.

(3) Odredbe stava (1) ovog clana ne primenjuju se na kamatu koja dospeva u skladu sa Sporazumima o zajmu.

Clan 6. OCUVANJE PRAVA I OBAVEZA

Ovaj sporazum i njegova primena ne utice na prava i obaveze poverilaca i duznika koje proisticu iz njihovih ugovora.

Clan 7. STUPANJE NA SNAGU I TRAJANJE

Ovaj sporazum primenjuje se privremeno od dana potpisivanja, a stupice na snagu nakon ratifikacije u skladu sa vazecim jugoslovenskim zakonima i ostaje na snazi sve dok zajmovi ne budu u potpunosti otplaceni i uslovi zajmova potpuno zadovoljeni.

U POTVRDU CEGA su dolepotpisani, propisno ovlasceni u tu svrhu, potpisali ovaj sporazum.

SACINJENO u dva primerka na dan sestog Decembra 1984. godine u Londonu na engleskom i srpskohrvatskom jeziku, pri cemu su oba teksta jednako vazeca.

Za Vladu
Ujedinjenog Kraljevstva Velike
Britanije i Severne Irske:

MALCOLM RIFKIND

Za Savezno
izvrsno vece Skupstine Socijalisticke
Federativne Republike Jugoslavije:

DRAGI STAMENKOVIC

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE CONSEIL EXÉCUTIF FÉDÉRAL DE L'ASSEMBLÉE DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE SOCIALISTE DE YOUGOSLAVIE RELATIF À CERTAINES DETTES COMMERCIALES

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé « le Gouvernement du Royaume-Uni ») et le Conseil exécutif fédéral de l'Assemblée de la République fédérative socialiste de Yougoslavie (ci-après dénommé « le Conseil exécutif fédéral »),

Comme suite aux Conférences tenues à Genève le 18 novembre 1983 et le 24 mars 1984 et à Paris le 11 janvier 1984 qui ont donné lieu à un procès-verbal approuvé signé à Paris le 22 mai 1984 concernant la consolidation des dettes yougoslaves et auxquelles ont participé le Gouvernement du Royaume-Uni, le Conseil exécutif fédéral et certains autres gouvernements,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et à moins que n'apparaisse une intention contraire :

a) L'expression « monnaie de la dette » désigne la livre sterling ou toute autre monnaie (à l'exception du dinar yougoslave) spécifiée dans le contrat.

b) Le terme « dette » désigne toute dette à laquelle s'appliquent les dispositions du présent Accord en vertu des dispositions de l'article 2 dudit Accord.

c) Le terme « échéance », appliqué à une dette, désigne la date à laquelle celle-ci doit être remboursée conformément au contrat pertinent ou au titre d'un billet à ordre, ou d'une lettre de change, conformément aux dispositions dudit contrat.

d) L'expression « banque reconnue » désigne une banque, y compris une banque qui participe à un consortium de prêt ou à un consortium dirigé par des banques, bénéficiant d'une garantie du Département (défini ci-après) en ce qui concerne des accords de prêt ou financiers.

e) Le terme « la Banque » désigne la Udruzena Beogradska Banka ou toute autre banque (ou banques) autorisée par le Conseil exécutif fédéral.

f) Le terme « le Département » désigne le Département de garantie des crédits à l'exportation du Royaume-Uni ou tout autre département que le Gouvernement du Royaume-Uni pourrait désigner aux fins du présent Accord.

g) Le terme « les prêts » désigne les prêts de refinancement mentionnés à l'article 3.

[1] Entré en vigueur à titre provisoire le 6 décembre 1984, date de la signature, et à titre définitif le 22 janvier 1985, date de sa ratification par le Gouvernement yougoslave, conformément à l'article 7.

h) L'expression « les Accords de prêt » désigne les Accords devant être conclus par les Parties aux prêts.

Article 2. LA DETTE

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, les dispositions du présent Accord s'appliquent au montant en principal de toute dette d'un groupe de personnes résidant ou exerçant une activité commerciale en Yougoslavie, ou de leurs successeurs, la dette ayant été contractée à titre de débiteur principal ou de garant (ci-après dénommé « le débiteur ») envers une personne ou un groupe de personnes ou une société résidant ou exerçant une activité commerciale au Royaume-Uni, ou envers leurs successeurs (ci-après dénommés « le créancier ») à condition :

a) Que la dette découle directement ou indirectement d'un contrat ou d'un accord le complétant, conclu entre le débiteur et le créancier en vue de la fourniture de biens ou de services ou des deux à la fois, à partir d'un pays autre que la Yougoslavie, ou en vue de leur financement, et accordant au débiteur une échéance supérieure à une année et portant une date antérieure au 2 décembre 1982 (ci-après dénommé « le contrat »);

b) Que la dette soit arrivée ou arrive à échéance entre le 1er janvier et le 31 décembre 1984 (ces deux dates icluses) et qu'elle reste impayée après son échéance;

c) Que la dette porte sur un contrat garanti pour ce qui est du paiement de cette dette aux termes d'une garantie émise par le Département;

d) Que la dette porte sur un prêt ou un accord financier dont le créancier est une banque reconnue; et

e) Qu'aux termes du contrat, la dette ne soit pas libellée en dinars yougoslaves.

2. Les dispositions du présent Accord ne s'appliquent pas à la partie de toute dette qui correspond à une somme dont le paiement constitue une condition de la formation du contrat, ou à une somme dont le non-paiement constitue un motif d'annulation ou de résiliation dudit contrat.

Article 3. PRÊTS DE REFINANCEMENT

1. Le Département fera en sorte que des arrangements soient conclus entre un consortium de banques exerçant leur activité au Royaume-Uni et un consortium de banques exerçant leur activité en Yougoslavie (« les banques yougoslaves ») en vue de l'octroi de deux prêts dont l'un libellé en livres sterling et l'autre en dollars des Etats-Unis (ci-après dénommés « les prêts ») qui permettront d'effectuer les versements requis concernant la dette. Conformément au procès-verbal approuvé signé à Paris le 22 mai 1984, les prêts seront octroyés à des conditions permettant la consolidation de tous les montants en principal exigibles du 1er janvier au 31 décembre 1984 (ces deux dates incluses) et non payés, portant sur des prêts et des crédits accordés ou garantis par le Gouvernement du Royaume-Uni par l'intermédiaire de son organisme compétent, le Département, relatifs à des contrats ou d'autres arrangements financiers conclus avant le 2 décembre 1982.

2. Les intérêts applicables à la dette seront calculés au taux annuel de 1 p. 100 au-dessus du taux de l'offre sur le marché interbancaire de Londres, tel que défini dans les Accords de prêt.

3. Le remboursement s'effectuera en six (6) versements semestriels, consécutifs et d'un montant égal, le premier versement étant fixé au 31 décembre 1988 et le versement final au 30 juin 1991.

4. Dans l'exercice des pouvoirs à lui conférés aux termes du décret approuvé par l'Assemblée le 28 juin 1984 (loi sur la ratification du procès-verbal approuvé relatif à la consolidation des dettes de la République fédérative socialiste de Yougoslavie), le Conseil exécutif fédéral, au nom de la République fédérative socialiste de Yougoslavie, garantit que tous les versements qui seront effectués par les banques yougoslaves aux termes des Accords de prêt le seront en livre sterling, à Londres, en ce qui concerne le prêt libellé en livres sterling, et en dollars des Etats-Unis, à New York, à la date d'échéance, en ce qui concerne le prêt libellé en dollars des Etats-Unis, tel que prévu dans les deux cas dans les Accords de prêt respectifs. Il garantit également que les prêts ne seront utilisés que pour les objectifs décrits dans les Accords de prêt.

Article 4. ECHANGE DE RENSEIGNEMENTS

Le Département et la Banque échangeront tous les renseignements nécessaires à la bonne exécution du présent Accord.

Article 5. AUTRES MODALITÉS DE REMBOURSEMENT DE LA DETTE

1. Si le Conseil exécutif fédéral conclut avec un pays créancier autre que le Royaume-Uni un arrangement pour le remboursement de dettes analogues à celles qui sont visées dans le présent Accord, à des conditions plus favorables aux créanciers que celles qui sont énoncées aux clauses et conditions des prêts, celles-ci seront alors amendées, sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, de sorte qu'elles ne soient pas moins favorables au consortium de banques du Royaume-Uni que les clauses et conditions reconnues à l'autre créancier, nonobstant toute disposition contraire du présent Accord.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliqueront que lorsque le montant global des dettes envers ledit autre pays créancier est inférieur à la contre-valeur de 1 000 000 DTS.

3. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliqueront pas aux intérêts venant à échéance conformément aux Accords de prêt.

Article 6. MAINTIEN DES DROITS ET OBLIGATIONS

Le présent Accord et son application ne modifient en rien les droits et les obligations conférés aux créanciers et aux débiteurs en vertu de leurs contrats.

Article 7. ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter du jour de sa signature et entrera en vigueur lors de sa ratification conformément aux lois en vigueur en Yougoslavie et restera en vigueur jusqu'au moment où les prêts auront été entièrement remboursés et les clauses et conditions des prêts entièrement satisfaites.

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

FAIT en double exemplaire à Londres, le 6 décembre 1984, en langues anglaise et serbo-croate, les deux textes faisant foi.

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

MALCOLM RIFKIND

Pour le Conseil exécutif fédéral
de l'Assemblée de la République
fédérative socialiste de Yougoslavie :

DRAGI STAMENKOVIC

ANNEX A

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

---

ANNEXE A

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

ANNEX A

No. 521. CONVENTION ON THE PRIVILEGES AND IMMUNITIES OF THE SPECIALIZED AGENCIES. APPROVED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 21 NOVEMBER 1947[1]

ACCESSION

Instrument deposited on:

9 May 1986

AUSTRALIA

(With effect from 9 May 1986. In respect of the International Labour Organisation, the Food and Agriculture Organization of the United Nations (second revised text of annex II), the International Civil Aviation Organization, the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, the International Monetary Fund, the International Bank for Reconstruction and Development, the World Health Organization (third revised text of annex VII), the Universal Postal Union, the International Telecommunication Union, the World Meteorological Organization, the International Maritime Organization (revised text of annex XII), the International Finance Corporation, the International Development Association, the World Intellectual Property Organization and the International Fund for Agricultural Development.)

Registered ex officio *on 9 May 1986.*

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 33, p. 261. For final or revised texts of annexes to the Convention transmitted to the Secretary-General subsequent to the date of its registration, see vol. 71, p. 318; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 298; vol. 314, p. 308; vol. 323, p. 364; vol. 327, p. 326; vol. 371, p. 266; vol. 423, p. 284; vol. 559, p. 348; vol. 645, p. 340; vol. 1057, p. 320, and vol. 1060, p. 337; for other subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 14, as well as annex A in volumes 936, 945, 950, 954, 972, 973, 981, 982, 999, 1007, 1026, 1038, 1041, 1046, 1061, 1126, 1129, 1143, 1144, 1147, 1155, 1236, 1237, 1241, 1286, 1295, 1308, 1312, 1329, 1343, 1380, 1398, 1403, 1404, 1406 and 1413.

ANNEXE A

N° 521. CONVENTION SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÈS DES INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES. APPROUVÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 21 NOVEMBRE 1947[1]

ADHÉSION

Instrument déposé le :

9 mai 1986

AUSTRALIE

(Avec effet au 9 mai 1986. A l'égard de l'Organisation internationale du travail, de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (second texte révisé de l'annexe II), de l'Organisation de l'aviation civile internationale, de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, du Fonds monétaire international, de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, de l'Organisation mondiale de la santé (troisième texte révisé de l'annexe VII), de l'Union postale universelle, de l'Union internationale des télécommunications, de l'Organisation météorologique mondiale, de l'Organisation maritime internationale (texte révisé de l'annexe XII), de la Société financière internationale, de l'Association internationale de développement, de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle et du Fonds international de développement agricole.)

Enregistré d'office le 9 mai 1986.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 261. Pour les textes finals ou révisés des annexes communiquées au Secrétaire général postérieurement à la date d'enregistrement de la Convention, voir vol. 71, p. 319; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 299; vol. 314, p. 309; vol. 323, p. 365; vol. 327, p. 327; vol. 371, p. 267; vol. 423, p. 285; vol. 559, p. 349; vol. 645, p. 341; vol. 1057, p. 322, et vol. 1060, p. 337; pour d'autres faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n[os] 1 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 936, 945, 950, 954, 972, 973, 981, 982, 999, 1007, 1026, 1038, 1041, 1046, 1061, 1126, 1129, 1143, 1144, 1147, 1155, 1236, 1237, 1241, 1286, 1295, 1308, 1312, 1329, 1343, 1380, 1398, 1403, 1404, 1406 et 1413.

No. 1963. INTERNATIONAL PLANT PROTECTION CONVENTION. DONE AT ROME ON 6 DECEMBER 1951[1]

ADHERENCE

Instrument deposited with the Director-General of the Food and Agriculture Organization of the United Nations on:

2 April 1986

TOGO

(With effect from 2 April 1986.)

Certified statement was registered by the Food and Agriculture Organization of the United Nations on 6 May 1986.

N° 1963. CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA PROTECTION DES VÉGÉTAUX. CONCLUE À ROME LE 6 DÉCEMBRE 1951[2]

ADHÉSION

Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture le :

2 avril 1986

TOGO

(Avec effet au 2 avril 1986.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture le 6 mai 1986.

No. 3850. CONVENTION ON THE RECOVERY ABROAD OF MAINTENANCE. DONE AT NEW YORK ON 20 JUNE 1956[2]

ACCESSION

Instrument deposited on:

8 May 1986

CYPRUS

(With effect from 7 June 1986.)

Registered ex officio *on 8 May 1986.*

N° 3850. CONVENTION SUR LE RECOUVREMENT DES ALIMENTS À L'ÉTRANGER. FAITE À NEW YORK LE 20 JUIN 1956[2]

ADHÉSION

Instrument déposé le :

8 mai 1986

CHYPRE

(Avec effet au 7 juin 1986.)

Enregistré d'office le 8 mai 1986.

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 150, p. 67; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 5, and 7 to 14, as well as annex A in volumes 936, 940, 955, 963, 972, 974, 1007, 1010, 1015, 1033, 1046, 1050, 1108, 1120, 1158, 1166, 1240, 1331, 1401, 1410 and 1413.

[2] *Ibid.*, vol. 268, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 3 to 5 and 7 to 14, as well as annex A in volumes 939, 960, 1056, 1146, 1268, 1381, 1390, 1406 and 1421.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 150, p. 67; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n[os] 2 à 5, et 7 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 936, 940, 955, 963, 972, 974, 1007, 1010, 1015, 1033, 1046, 1050, 1108, 1120, 1158, 1166, 1240, 1331, 1401, 1410 et 1413.

[2] *Ibid.*, vol. 268, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n[os] 3 à 5 et 7 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 939, 960, 1056, 1146, 1268, 1381, 1390, 1406 et 1421.

No. 4739. CONVENTION FOR THE RECOGNITION AND ENFORCEMENT OF FOREIGN ARBITRAL AWARDS. DONE AT NEW YORK ON 10 JUNE 1958[1]

ACCESSION

Instrument deposited on:

12 May 1986

CANADA

(With effect from 10 August 1986.)

With the following declaration under article 1(3):

"The Government of Canada declares, with respect to the Province of Alberta, that it will apply the Convention only to the recognition and enforcement of awards made in the territory of another Contracting State.

"The Government of Canada declares that it will apply the Convention only to differences arising out of legal relationships, whether contractual or not, which are considered as commercial under the national law of Canada.

Registered ex officio *on 12 May 1986.*

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 330, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 14, as well as annex A in volumes 936, 957, 959, 962, 968, 977, 980, 982, 986, 995, 997, 1006, 1033, 1041, 1088, 1128, 1136, 1145, 1148, 1150, 1183, 1198, 1206, 1208, 1225, 1252, 1265, 1279, 1297, 1306, 1317, 1331, 1342, 1351, 1372, 1394 and 1410.

N° 4739. CONVENTION POUR LA RECONNAISSANCE ET L'EXÉCUTION DES SENTENCES ARBITRALES ÉTRANGÈRES. FAITE À NEW YORK LE 10 JUIN 1958[1]

ADHÉSION

Instrument déposé le :

12 mai 1986

CANADA

(Avec effet au 10 août 1986.)

Avec la déclaration suivante en vertu du paragraphe 3 de l'article I :

« Le Gouvernement du Canada déclare, en ce qui concerne la province de l'Alberta, qu'il appliquera la Convention à la reconnaissance et l'exécution des seules sentences arbitrales rendues sur le territoire d'un autre Etat contractant.

Le Gouvernement du Canada déclare qu'il appliquera la Convention uniquement aux différends issus de rapports de droit, contractuels ou non contractuels, qui sont considérés comme commerciaux par la loi nationale du Canada. »

Enregistré d'office le 12 mai 1986.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 330, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n[os] 4 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 936, 957, 959, 962, 968, 977, 980, 982, 986, 995, 997, 1006, 1033, 1041, 1088, 1128, 1136, 1145, 1148, 1150, 1183, 1198, 1206, 1208, 1225, 1252, 1265, 1279, 1297, 1306, 1317, 1331, 1342, 1351, 1372, 1394 et 1410.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

No. 5036. ABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK BULGARIEN ÜBER DEN LUFTVERKEHR

ÄNDERUNG DES ABKOMMENS ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK BULGARIEN ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Artikel VI

„1. Die von einem Luftbeförderungsunternehmen eines Vertragschließenden Teiles für die Beförderung in oder aus dem Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles einzuhebenden Tarife sind unter gebührender Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren (wie Geschwindigkeit, Bequemlichkeit), sowie der Tarife anderer Luftbeförderungsunternehmen auf denselben Flugstrecken, in angemessener Höhe festzusetzen.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels bezeichneten Tarife sind, wenn möglich, zwischen den betreffenden namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragschließender Teile und, wenn erforderlich, nach Fühlungnahme mit anderen Luftbeförderungsunternehmen, welche dieselbe Strecke zur Gänze oder zum Teil befliegen, zu vereinbaren; diese Vereinbarung ist, wenn möglich, durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes zu treffen.

3. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile spätestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen; in besonderen Fällen kann diese Frist, vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden, herabgesetzt werden.

4. Können sich die namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen nicht auf diese Tarife einigen oder kann aus einem anderen Grund ein Tarif gemäß den Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels nicht festgelegt werden oder gibt ein Vertragschließender Teil dem anderen während der ersten fünfzehn (15) Tage der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Frist von dreißig (30) Tagen bekannt, daß er mit einem, gemäß den Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif nicht einverstanden ist, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile bemühen, den Tarif im gegenseitigen Einvernehmen festzulegen.

5. Vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 3 dieses Artikels tritt kein Tarif in Kraft, wenn dieser nicht durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile genehmigt wurde.

6. Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels vereinbarten Tarife bleiben so lange in Kraft, bis neue Tarife gemäß den Bestimmungen dieses Artikels vereinbart wurden."

ANHANG 1

ABSCHNITT C LIT. *e*

e. „Die namhaft gemachten Lnftbeförderungsunternehmen haben zum Zwecke des Betriebs der vereinbarten Fluglinien die Frequenzen der Flüge, die Flugzeugtypen sowie die Flugpläne einschließlich der Flugtage sowie der An- und Abflugzeiten zeitgerecht so zu vereinbaren, daß eine gerechte und gleiche Behandlung der Luftbeförderungsunternehmen unter Berücksichtigung einer gleichmäßigen Aufteilung der angebotenen Kapazitäten erreicht wird. Diese Vereinbarungen bedürfen der Bewilligung der Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile. Falls die namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen kein Einvernehmen erzielt haben, haben sie dies unverzüglich den Luftfahrtbehör-

den der beiden Vertragschließenden Teile bekanntzugeben, die sich dann ihrerseits bemühen werden, zu einer einvernehmlichen Regelung zu gelangen.

Auf jeden Fall bleiben die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels vereinbarten Flugpläne so lange in Kraft, bis neue Flugpläne gemäß den Bestimmungen dieses Artikels vereinbart wurden."

ABSCHNITT D

„Die von den Vertragschließenden Teilen namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen sind berechtigt, planmäßige Luftverkehrslinien auf folgenden Flugstrecken zu betreiben:

a) österreichische Linien: Wien–Sofia, in beiden Richtungen;

b) bulgarische Linien: Sofia–Wien, in beiden Richtungen;

c) Verkehrsrechte der 5. Freiheit sind durch Vereinbarung der Luftfahrtbehörden einvernehmlich festzulegen."

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 5036. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF BULGARIA. SIGNED AT SOFIA ON 12 SEPTEMBER 1958[1]

MODIFICATIONS[2] OF ARTICLE VI AND ANNEX 1 OF THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. ADOPTED BY AN EXCHANGE OF NOTES DATED AT SOFIA ON 6 DECEMBER 1974

Authentic text: German.

Registered by Austria on 9 May 1986.

Article VI

"1. The rates to be charged by an airline of a Contracting Party for transport into and out of the territory of the other Contracting Party shall be established at the appropriate level with due regard for all relevant factors (such as speed, comfort) and the rates of other airlines for the same air routes.

"2. The rates referred to in paragraph 1 of this article shall if possible be agreed upon by the designated airlines concerned of the two Contracting Parties, when necessary after consultation with other airlines which operate on the same route or part thereof; such agreement shall if possible be arrived at in accordance with the rate-fixing procedure of the International Air Transport Association.

"3. The rates so agreed shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties no later than thirty (30) days prior to the proposed date of their introduction; in special cases, this period may be shortened subject to the consent of the said Authorities.

"4. If the designated airlines are unable to agree upon these rates or if for another reason a rate cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article, or if one Contracting Party informs the other within the first fifteen (15) days of the period of thirty (30) days referred to in paragraph 3 of this article that it does not consent to a rate agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall endeavour to establish the rate through mutual agreement.

"5. Subject to the provisions of paragraph 3 of this article, no rate shall become effective unless it has been approved by the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties.

"6. The rates agreed upon in accordance with the provisions of this article shall remain in effect until new rates have been agreed upon in accordance with the provisions of this article."

ANNEX 1

SECTION C, SUBPARAGRAPH (*e*)

(*e*) "For the purpose of operating on the agreed air routes, the designated airlines shall agree on the frequency of the flights, types of aircraft, and flight schedules, including the days for scheduled flights and arrival and departure times, in order to achieve fair and equal

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 353, p. 3.

[2] Came into force on 6 February 1975 by an exchange of diplomatic notes, in accordance with article XIV (3) of the above-mentioned Agreement of 12 September 1958.

treatment of the airlines with regard to equitable distribution of the capacities offered. These agreements shall require the authorization of the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties. If the designated airlines have not reached agreement, they must immediately so inform the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties, which shall themselves then endeavour to arrive at an agreed settlement.

"In any event, the flight schedules agreed upon in accordance with the provisions of this article shall remain in effect until new flight schedules have been agreed upon in accordance with the provisions of this article."

SECTION D

"The airlines designated by the Contracting Parties are authorized to operate scheduled air services over the following air routes:

"(*a*) Austrian air services: Vienna–Sofia, in both directions;

"(*b*) Bulgarian air services: Sofia–Vienna, in both directions;

"(*c*) The fifth freedom traffic rights shall be determined by agreement between the Aeronautical Authorities."

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 5036. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À SOFIA LE 12 SEPTEMBRE 1958[1]

MODIFICATIONS[2] DE L'ARTICLE VI ET DE L'ANNEXE 1 À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. ADOPTÉES PAR UN ÉCHANGE DE NOTES EN DATE À SOFIA DU 6 DÉCEMBRE 1974

Texte authentique : allemand.

Enregistrées par l'Autriche le 9 mai 1986.

Article VI

« 1. Les tarifs appliqués par une entreprise d'une Partie contractante pour un trajet à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés en fonction de tous les éléments d'appréciation voulus (tels que vitesse ou confort) ainsi que des tarifs pratiqués par d'autres entreprises pour les mêmes trajets.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont si possible convenus par les entreprises désignées intéressées des deux Parties contractantes, au besoin après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie des mêmes trajets; cet accord est, si possible, obtenu conformément à la procédure de fixation des tarifs prévue par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie contractante au moins trente (30) jours avant la date prévue pour l'entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre ou si, pour une raison ou pour une autre, elles ne peuvent convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si une Partie contractante informe l'autre au cours des quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours visée au paragraphe 3 du présent article qu'elle n'accepte pas un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes essaient de fixer le tarif par consentement mutuel.

5. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, tout tarif n'entre en vigueur qu'après l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie contractante.

6. Les tarifs convenus conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient convenus conformément aux dispositions du présent article. »

ANNEXE 1

SECTION C, ALINÉA *e*

e) « Pour l'exploitation des routes convenues, les entreprises désignées s'entendent sur la fréquence des vols, les types d'appareil et les horaires des vols, y compris les jours

---

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 353, p. 3.

[2] Entrées en vigueur le 6 février 1975 par un échange de notes diplomatiques, conformément au paragraphe 3 de l'article XIV de l'Accord susmentionné du 12 septembre 1958.

des vols ainsi que les heures d'arrivée et de départ, pour assurer aux entreprises un traitement juste et égal fondé sur une répartition équitable des services proposés. Ces accords exigent l'autorisation des autorités aéronautiques de chaque Partie contractante. Si les entreprises désignées n'ont pas réussi à s'entendre, elles en informent immédiatement les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, qui essaient elles-mêmes de parvenir à un accord.

En tout état de cause, les horaires des vols convenus conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux horaires soient convenus conformément à ces dispositions. »

SECTION D

« Les entreprises désignées par les Parties contractantes sont autorisées à exploiter des services réguliers sur les routes suivantes :

a) Services aériens autrichiens : Vienne-Sofia, dans les deux sens;

b) Services aériens bulgares : Sofia-Vienne, dans les deux sens;

c) Les droits de trafic relevant de la cinquième liberté sont déterminés d'un commun accord entre les autorités aéronautiques. »

N° 5206. ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE FÉDÉRATIVE DE YOUGOSLAVIE ET LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE. SIGNÉ À VIENNE LE 11 NOVEMBRE 1953[1]

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD[2] MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. BELGRADE, 26 FÉVRIER ET 24 MAI 1974

Texte authentique : français.

Enregistré par l'Autriche le 9 mai 1986.

I

N° 46799

Le Secrétariat fédéral aux Affaires Etrangères de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie présente ses compliments à l'Ambassade d'Autriche et a l'honneur de porter à sa connaissance que le gouvernement yougoslave approuve les modifications et additions à l'Accord relatif aux services aériens entre la République Populaire Fédérative de Yougoslavie et la République d'Autriche, signé à Vienne, le 11 novembre 1953,[1] à savoir :

Article III

A l'Article III du présent Accord doivent être ajoutés un deuxième et un troisième paragraphes, à savoir :

« 2. Pour exploiter les services convenus, les entreprises désignées doivent être convenues à temps, à la base de leurs plans à long terme, des fréquences des services, des types d'aéronefs à utiliser et des horaires, y compris les jours de service ainsi que les heures d'arrivée et de départ, afin d'obtenir un traitement équitable et égal pour les deux entreprises désignées, en prenant un intérêt équitable dans le partage de la capacité offerte.

« 3. Dans la mesure où une entreprise désignée d'une Partie contractante ne désirerait pas, en permanence ou temporairement, exploiter complètement ou partiellement la fréquence de service à laquelle elle a le droit, elle aura la possibilité de s'arranger avec l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de lui transférer pour une certaine période de temps une partie ou toutes les fréquences en question. »

Article IV

La dernière phrase du paragraphe 2 devrait être supprimée et on devrait ajouter le paragraphe 3 :

« 3. En tous cas, les tarifs et les horaires établis en vertu des dispositions de cet article devront rester valables jusqu'à ce que de nouveaux tarifs et horaires ne soient établis conformément aux dispositions des articles III et IV. »

Lesdits amendements entreront en vigueur à la date que l'Ambassade d'Autriche communiquera par note à ce Secrétariat fédéral.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 363, p. 149.

[2] Entré en vigueur le 23 juillet 1974, soit 60 jours après l'échange de notes, conformément aux dispositions desdites notes.

Le Secrétariat fédéral aux Affaires Etrangères de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade d'Autriche les assurances de sa haute considération.

Beograd[1], le 26 février 1974

Ambassade d'Autriche
Beograd[1]

II

ÖSTERREICHISCHE BOTSCHAFT[2]

N° 987-A/74

L'Ambassade d'Autriche présente ses compliments au Secrétariat fédéral aux Affaires Etrangères de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et a l'honneur d'accuser réception de sa note n° 46799 en date du 26 février 1974 dont le texte est le suivant :

[*Voir note I*]

L'Ambassade d'Autriche a l'honneur d'informer le Secrétariat fédéral aux Affaires Etrangères de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie que l'Ambassade d'Autriche est d'accord sur ce qui précède. Les modifications et additions à l'Accord relatif aux services aériens entreront en vigueur soixante jours après cet échange de Notes.

L'Ambassade d'Autriche saisit cette occasion pour renouveler au Secrétariat fédéral aux Affaires Etrangères de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie les assurances de sa haute considération.

Beograd[1], le 24 mai 1974

Secrétariat fédéral aux Affaires Etrangères
de la République Socialiste Fédérative
de Yougoslavie
Belgrade

[1] Belgrade.
[2] Ambassade d'Autriche.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 5206. AGREEMENT CONCERNING AIR SERVICES BETWEEN THE FEDERAL PEOPLE'S REPUBLIC OF YUGOSLAVIA AND THE REPUBLIC OF AUSTRIA. SIGNED AT VIENNA ON 11 NOVEMBER 1953[1]

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT[2] AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. BELGRADE, 26 FEBRUARY AND 24 MAY 1974

Authentic text: French.

Registered by Austria on 9 May 1986.

I

No. 46799

The Federal Secretariat for Foreign Affairs of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia presents its compliments to the Austrian Embassy and has the honour to inform the Embassy that the Government of Yugoslavia approves the following amendments and additions to the Agreement concerning air services between the Federal People's Republic of Yugoslavia and the Republic of Austria, signed at Vienna on 11 November 1953:[1]

Article III

The following paragraphs 2 and 3 should be added to article III of this Agreement:

"2. To operate the agreed services, the designated airlines must have reached timely agreement, on the basis of their long-term plans, on frequency of service, types of aircraft to be used and schedules including service days and arrival and departure times, in order to ensure fair and equal treatment of the two designated airlines, regard being paid to an equitable apportionment of the capacity offered.

"3. Should a designated airline of a Contracting Party not wish to avail itself, either permanently, or temporarily of all or part of the frequency of service to which it is entitled, it may arrange with the designated airline of the other Contracting Party to transfer to the latter part or all of the frequency in question for a given period."

Article IV

The last sentence of paragraph 2 should be deleted and paragraph 3 should be added:

"3. In all cases, the tariffs and schedules established in accordance with the provisions of this article shall remain in effect until new tariffs and schedules are established in accordance with the provisions of articles III and IV."

The said amendments shall enter into force on a date to be communicated to the Federal Secretariat in a note from the Austrian Embassy.

The Federal Secretariat for Foreign Affairs of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia takes this opportunity, etc.

Belgrade, 26 February 1974

Austrian Embassy
Belgrade

---

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 363, p. 149.

[2] Came into force on 23 July 1974, i.e., 60 days after the exchange of the notes, in accordance with the provisions of the said notes.

II

AUSTRIAN EMBASSY
BELGRADE

No. 987-A/74

The Austrian Embassy presents its compliments to the Federal Secretariat for Foreign Affairs of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia and has the honour to acknowledge receipt of its note No. 46799, dated 26 February 1974, the text of which reads as follows:

[*See note I*]

The Austrian Embassy has the honour to inform the Federal Secretariat for Foreign Affairs of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia that the Austrian Embassy is in agreement with what precedes. The amendments and additions to the Agreement concerning air services shall enter into force 60 days after this exchange of letters.

The Austrian Embassy takes this opportunity, etc.

Belgrade, 24 May 1974

Federal Secretariat for Foreign Affairs
of the Socialist Federal Republic
of Yugoslavia
Belgrade

No. 8687. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT. SIGNED AT VIENNA, ON 23 JUNE 1966[1]

TERMINATION

Notification received by the Government of the United States of America on:

10 March 1978

AUSTRIA

(With effect from 10 March 1979.)

Certified statement was registered by Austria on 9 May 1986.

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 601, p. 51.

N° 8687. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À VIENNE, LE 23 JUIN 1966[1]

ABROGATION

Notification reçue par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique le :

10 mars 1978

AUTRICHE

(Avec effet au 10 mars 1979.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Autriche le 9 mai 1986.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 601, p. 51.

No. 11307. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF NAURU RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT CANBERRA ON 17 SEPTEMBER 1969[1]

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT[2] AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED.[1] NAURU, 2 AND 3 FEBRUARY 1984

Authentic text: English.

Registered by Australia on 2 May 1986.

I

Note No. 09/84

The Australian High Commission presents its compliments to the Department of External Affairs of Nauru and has the honour to refer to the agreement between the Government of the Commonwealth of Australia and the Government of the Republic of Nauru relating to air services, done at Canberra on 17 September 1969 and amended by an exchange of notes on 12 August 1976,[1] and to propose that the route schedule be deleted and replaced with the following route schedule:

"ROUTE SCHEDULE

"(1) *Australian route*

The route to be operated in both directions by the designated airline of Australia shall be Australia via Papua New Guinea, Honiara, Noumea to Nauru.

"(2) *Nauruan route*

The route to be operated in both directions by the designated airline of Nauru shall be Nauru to Melbourne via Sydney as an intermediate point.

"Intermediate points on any of the above routes may at the option of the designated airline concerned be omitted on any or all flights, provided that an agreed service shall have its starting point or terminal in the territory of the contracting party designating the airline.

"The designated airline of Nauru shall not exercise traffic rights between Sydney and Melbourne or vice versa."

The Australian High Commission has the honour to propose that if the foregoing is acceptable to the Government of the Republic of Nauru, this note and the Department of External Affairs' reply to this effect shall together constitute and evidence an agreement between the two Governments amending the agreement of External Affairs' note.

The Australian High Commission avails itself of this opportunity to renew to the Department of External Affairs of Nauru the assurances of its highest consideration.

Nauru, 2 February 1984

Australian High Commission
Nauru

---

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 794, p. 263, and annex A in volume 1216.

[2] Came into force on 3 February 1984, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

II

REPUBLIC OF NAURU

Note No. 3/84

The Department of External Affairs of the Republic of Nauru presents its compliments to the Australian High Commission and has the honour to refer to the High Commission's Note No. 09/84 of 2 February 1984, which reads:

[*See note I*]

The Department of External Affairs has the further honour to confirm that the foregoing is acceptable to the Government of the Republic of Nauru and that the High Commission's note and this note in reply shall together constitute and evidence an agreement between the two Governments amending the agreement relating to air services, done at Canberra on 17 September, 1969 and amended by an exchange of notes of 12 August 1976, which shall enter into force on the date of this note.

The Department of External Affairs of the Republic of Nauru wishes to avail itself of this opportunity to renew to the Australian High Commission the assurances of its highest consideration.

Nauru, 3 February 1984

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 11307. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE NAURU RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À CANBERRA LE 17 SEPTEMBRE 1969[1]

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD[2] MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ, TEL QUE MODIFIÉ[1]. NAURU, 2 et 3 FÉVRIER 1984

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Australie le 2 mai 1986.

I

Note n° 09/84

La Haute Commission australienne présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères de Nauru et a l'honneur de se référer à l'Accord entre le Gouvernement du Commonwealth d'Australie et le Gouvernement de la République de Nauru relatif aux services aériens conclu à Canberra le 17 septembre 1969 et modifié par un échange de notes le 12 août 1976[1], et de proposer de remplacer le tableau des routes en vigueur par le tableau des routes suivant :

« TABLEAU DES ROUTES

1) *Route australienne*

La route à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée par l'Australie sera la suivante : Australie via Papouasie-Nouvelle-Guinée, Honiara, Nouméa à Nauru.

2) *Route nauruane*

La route à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée par Nauru sera la suivante : Nauru à Melbourne via Sydney.

Des points intermédiaires se trouvant sur les routes susmentionnées peuvent, au choix de l'entreprise désignée intéressée, être omis lors d'un ou de tous les vols à condition qu'un service convenu ait son point de départ ou d'arrivée dans le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise aérienne.

L'entreprise désignée par Nauru n'exercera de droit de trafic ni entre Sydney et Melbourne dans un sens ou dans l'autre. »

La Haute Commission australienne a l'honneur de proposer que si le texte ci-dessus rencontre l'agrément du Gouvernement de la République de Nauru, la présente note et la réponse au Ministère des affaires étrangères dans ce sens constituent et concrétisent un accord entre les deux Gouvernements qui modifie l'accord faisant l'objet de la note du Ministère des affaires étrangères.

La Haute Commission australienne saisit cette occasion, etc.

Nauru, le 2 février 1984

Haute Commission australienne
Nauru

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 794, p. 263, et annexe A du volume 1216.
[2] Entré en vigueur le 3 février 1984, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

II

RÉPUBLIQUE DE NAURU

Note n° 3/84

Le Ministère des affaires étrangères de la République de Nauru présente ses compliments à la Haute Commission australienne et a l'honneur de se référer à la note de la Haute Commission n° 09/84 du 2 février 1984, dont le texte suit :

[*Voir note I*]

Le Ministère des affaires étrangères tient en outre à confirmer que le texte ci-dessus rencontre l'agrément du Gouvernement de la République de Nauru et que la note de la Haute Commission et la présente réponse constituent et concrétisent entre les deux Gouvernements un accord qui modifie l'Accord relatif aux services aériens conclu à Canberra le 17 septembre 1969 et modifié par un échange de notes du 12 août 1976 et entre en vigueur à la date de la présente note.

Le Ministère des affaires étrangères de la République de Nauru saisit cette occasion, etc.

Nauru, le 3 février 1984

No. 11928. BILATERAL AGREEMENT BETWEEN THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION (EUROCONTROL) RELATING TO THE COLLECTION OF ROUTE CHARGES. SIGNED AT BRUSSELS ON 8 SEPTEMBER 1970[1]

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT[2] AMENDING ARTICLE 2 OF THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. BRUSSELS, 29 NOVEMBER 1984

Authentic text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 19 May 1986.

I

The Director-General, Eurocontrol Air Traffic Services Agency, to Her Majesty's Ambassador at Brussels

EUROCONTROL AGENCY
BRUSSELS

29 November 1984

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 European Organisation for the Safety of Air Navigation (Eurocontrol) signed at Brussels on 8 September 1970[1], hereinafter called "the Bilateral Agreement". Discussions have taken place between the Organisation and your Government concerning the problem of recovering debts owed by aircraft operators to the Organisation.

Pursuant to the provisions of Article 5(2) of the Bilateral Agreement, and Article 12 of the "Eurocontrol" International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation concluded at Brussels on 13 December 1960,[3] I have the honour to propose that the following new sub-paragraph (*c*) be inserted in Article 2 of the Bilateral Agreement:

"(*c*) That the Organisation can have recourse to the United Kingdom authorities for the recovery of debts owed to the Organisation by the detention of aircraft on its behalf in accordance with the appropriate regulations of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland".

If this proposal is acceptable to your Government I have the honour on behalf of the Organisation to propose that this Note, together with your reply in that sense, shall constitute an Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Organisation which shall, subject to the necessary amendment of United Kingdom legislation, enter into force on 1 January 1985.

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

H. FLENTJE

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 834, p. 101.
[2] Came into force on 1 January 1985, in accordance with the provisions of the said notes.
[3] United Nations, *Treaty Series*, vol. 523, p. 117.

II

Her Majesty's Ambassador at Brussels to the Director-General, Eurocontrol Air Traffic Services Agency

BRITISH EMBASSY
BRUSSELS

29 November 1984

Note No. 290

Your Excellency,

I have the honour to refer to Your Excellency's Note of 29 November 1984 which reads as follows:

[*See note I*]

I have the honour to inform you that the foregoing proposal is acceptable to my Government, who therefore agree that your Note and the present reply shall constitute an Agreement between the Organisation and the Government of the United Kingdom which shall, subject to the necessary amendment of United Kingdom legislation, enter into force on 1 January 1985.

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

EDWARD JACKSON

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 11928. ACCORD BILATÉRAL ENTRE LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET L'ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (EUROCONTROL) RELATIF À LA PERCEPTION DES REDEVANCES DE ROUTE. SIGNÉ À BRUXELLES LE 8 SEPTEMBRE 1970[1]

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD[2] MODIFIANT L'ARTICLE 2 DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. BRUXELLES, 29 NOVEMBRE 1984

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 19 mai 1986.

I

Le Directeur général de l'Agence des services aériens d'Eurocontrol à l'Ambassadeur de Sa Majesté à Bruxelles

EUROCONTROL
BRUXELLES

Le 29 novembre 1984

Monsieur l'Ambassadeur,

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 l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) signé à Bruxelles le 8 septembre 1970[1] (ci-après dénommé « l'Accord bilatéral »). Des entretiens ont eu lieu entre l'Organisation et votre Gouvernement à propos du problème du recouvrement par l'Organisation de dettes qui lui sont dues par des exploitants d'aéronefs.

Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 5 de l'Accord bilatéral et de l'article 12 de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » conclue à Bruxelles le 13 décembre 1960[3], j'ai l'honneur de proposer qu'un nouvel alinéa *c* soit inséré à l'article 2 de l'Accord bilatéral qui serait ainsi libellé :

c) Que l'Organisation pourra avoir recours aux autorités du Royaume-Uni pour le recouvrement de dettes dues à l'Organisation, au moyen de la saisie d'aéronefs en son nom conformément à la réglementation pertinente du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Si cette proposition rencontre l'agrément de votre Gouvernement, j'ai l'honneur de proposer, au nom de l'Organisation, que la présente note et votre réponse affirmative constituent un Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et l'Organisation qui, sous réserve des amendements nécessaires à la législation du Royaume-Uni, entrera en vigueur le 1er janvier 1985.

Veuillez agréer, etc.

H. FLENTJE

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 834, p. 101.
[2] Entré en vigueur le 1er janvier 1985, conformément aux dispositions desdites notes.
[3] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 523, p. 117.

II

L'Ambassadeur de Sa Majesté à Bruxelles au Directeur général de l'Agence des services aériens Eurocontrol

AMBASSADE DU ROYAUME-UNI
BRUXELLES

Le 29 novembre 1984

Note n° 290

Monsieur le Directeur général,

J'ai l'honneur de me référer à votre note en date du 29 novembre 1984 ainsi libellée :

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de vous faire savoir que la proposition qui précède rencontre l'agrément de mon Gouvernement et que votre note et la présente réponse constituent entre l'Organisation et le Gouvernement du Royaume-Uni un Accord qui, sous réserve des modifications nécessaires à la législation du Royaume-Uni, entrera en vigueur le 1er janvier 1985.

Veuillez agréer, etc.

EDWARD JACKSON

No. 12974. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE EMPIRE OF ETHIOPIA CONCERNING AN AID GRANT AND LOAN BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM TO THE GOVERNMENT OF ETHIOPIA. ADDIS ABABA, 23 APRIL 1973[1]

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT[2] AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH ANNEX). ADDIS ABABA, 10 AND 28 DECEMBER 1984

Authentic text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 19 May 1986.

I

Her Majesty's Ambassador at Addis Ababa to the Minister of Foreign Affairs of Socialist Ethiopia

BRITISH EMBASSY
ADDIS ABABA

10 December 1984

Your Excellency,

1. I have the honour to refer to the United Kingdom/Ethiopia Aid Grant and Loan 1973[1] (hereinafter referred to as "The Grant and Loan") from which disbursements were terminated when the total issues stood at £4,026,295.13 (four million, twenty-six thousand two hundred and ninety-five pounds and thirteen pence sterling). In consequence, no further sums shall be made available to the Government of Ethiopia under The Grant and Loan.

2. Accordingly, I have the honour to propose that the figures and words "£5,000,000 (five million pounds sterling)" in paragraph A of The Grant and Loan be deleted and that the figures and words "£4,026,295.13 (four million, twenty-six thousand, two hundred and ninety-five pounds and thirteen pence sterling) " be substituted therefor.

3. Notwithstanding the provisions of paragraph B.(9) of The Grant and Loan, with effect from today's date the Government of Ethiopia shall repay the loan element of the aid fund borrowed under the arrangements set out in The Grant and Loan as follows:

£67,104.91 (sixty-seven thousand, one hundred and four pounds and ninety-one pence sterling) on 23 October and 23 April each year, until 23 April 1998 when a final repayment of £67,105.24 (sixty-seven thousand, one hundred and five pounds and twenty-four pence sterling) shall be made.

4. In addition I have the honour to propose, with reference to paragraph B.(2) of The Grant and Loan, that the Government of Ethiopia shall send a letter in the form shown in the Annex of this Note to the Crown Agents for Oversea Governments and Administrations.

5. If the proposals set out above are acceptable to the Government of Ethiopia, I have the honour to propose that the present Note and its Annex together with Your

---

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 909, p. 125.
[2] Came into force on 28 December 1984, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

Excellency's reply in that sense shall constitute an Agreement between the two Governments, which shall enter into force on the date of Your Excellency's reply, and which shall amend the United Kingdom/Ethiopia Aid Grant and Loan 1973.

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

B. L. BARDER

ANNEX A

From the Government of Ethiopia to the Crown Agents for Oversea Governments and Administrations

Dear Sirs,

I refer to our letter of .....confirming your appointment as agents of the Government of Ethiopia in connection with the management in the United Kingdom of the United Kingdom/Ethiopia Aid Grant and Loan 1973 (hereinafter referred to as "The Grant and Loan"), and hereby inform you that, following a [further] exchange of Notes between the Government of Ethiopia and the Government of the United Kingdom, the amount of the grant and loan has been reduced from a sum not exceeding £5,000,000 (five million pounds sterling) to a sum not exceeding £4,026,295.13 (four million, twenty-six thousand, two hundred and ninety-five pounds and thirteen pence sterling). Otherwise, the terms and conditions of your appointments as agents of the Government of Ethiopia remain unchanged.

Yours faithfully,

(FOR THE GOVERNMENT OF ETHIOPIA)

II

The Minister of Foreign Affairs of Socialist Ethiopia to Her Majesty's Ambassador at Addis Ababa

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
ADDIS ABABA

28 December 1984

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's Note of 10 December 1984 which reads as follows:

[*See note I*]

In reply, I have the honour to inform Your Excellency that your proposals are acceptable to the Provisional Military Government of Socialist Ethiopia and that Your Note together with its Annex and this reply shall constitute an Agreement between our two Governments which shall enter into force as of today's date, amending the United Kingdom/Ethiopia Aid Grant and Loan 1973.

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

GOSHU WOLDE

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 12974. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE L'EMPIRE D'ÉTHIOPIE RELATIF À L'OCTROI PAR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI D'UN DON ET D'UN PRÊT D'ASSISTANCE AU GOUVERNEMENT ÉTHIOPIEN. ADDIS-ABÉBA, 23 AVRIL 1973[1]

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD[2] MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC ANNEXE). ADDIS-ABÉBA, 10 ET 28 DÉCEMBRE 1984

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 19 mai 1986.

I

L'Ambassadeur de Sa Majesté à Addis-Abéba au Ministre des affaires étrangères de l'Ethiopie socialiste

AMBASSADE DU ROYAUME-UNI
ADDIS-ABÉBA

Le 10 décembre 1984

Monsieur le Ministre,

1. J'ai l'honneur de me référer à l'Accord de don et de prêt d'assistance Royaume-Uni/Ethiopie de 1973 (ci-après dénommé « le Don et le Prêt ») et aux sorties de fonds qui ont pris fin lorsque lesdites sorties ont atteint la somme de £4 026 295,13 (quatre millions vingt-six mille deux cent quatre-vingt-quinze livres sterling et treize pence). En conséquence, aucune nouvelle somme ne sera mise à la disposition du Gouvernement de l'Ethiopie aux termes du Don et du Prêt.

2. Par conséquent, j'ai l'honneur de proposer que les chiffres et les termes « £5 000 000 (cinq millions de livres sterling) » qui figurent au paragraphe A du Don et du Prêt soient rayés et remplacés par les chiffres et les termes « £4 026 295,13 (quatre millions vingt-six mille deux cent quatre-vingt-quinze livres sterling et treize pence) ».

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe B 9) du Don et du Prêt, le Gouvernement de l'Ethiopie remboursera, à compter de ce jour, la portion du fond d'assistance relative au Prêt empruntée en vertu des arrangements prévus au Don et au Prêt, conformément à la formule suivante :

£67 104,91 (soixante-sept mille cent quatre livres sterling et quatre-vingt-onze pence) le 23 octobre et le 23 avril de chaque année jusqu'au 23 avril 1998 alors que le paiement final d'un montant de £67 105,24 (soixante-sept mille cent cinq livres sterling et vingt-quatre pence) sera effectué.

4. En outre, j'ai l'honneur de proposer, concernant le paragraphe B 2) du Don et du Prêt, que le Gouvernement de l'Ethiopie fasse parvenir une lettre sous la forme de celle qui figure à l'annexe à la présente note, aux Crown Agents for Overseas Governments and Administrations (Agents de la Couronne à l'égard des Gouvernements et des Administrations d'Outre-Mer).

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 909, p. 125.

[2] Entré en vigueur le 28 décembre 1984, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

5. Si les propositions ci-avant rencontrent l'agrément du Gouvernement de l'Ethiopie, j'ai l'honneur de proposer que la présente note ainsi que son Annexe et votre réponse affirmative constituent un Accord entre nos deux Gouvernements qui entrera en vigueur à la date de votre réponse et qui modifiera l'Accord de don et de prêt d'assistance Royaume-Uni/Ethiopie de 1973.

Veuillez agréer, etc.

B. L. BARDER

ANNEXE A

Du Gouvernement de l'Ethiopie aux Crown Agents for Overseas Governments and Administrations

Messieurs,

Me référant à notre lettre du ..... vous confirmant que vous avez été désignés pour représenter le Gouvernement de l'Ethiopie en ce qui concerne l'administration au Royaume-Uni du don et du prêt d'assistance Royaume-Uni/Ethiopie de 1973 (ci-après dénommé « le Don et le Prêt »), je tiens à vous informer à cet égard qu'à la suite d'un échange de notes ultérieur entre le Gouvernement de l'Ethiopie et le Gouvernement du Royaume-Uni le montant du Don et du Prêt a été réduit d'un montant de £5 000 000 (cinq millions de livres sterling) à un montant ne devant pas dépasser £4 026 295,13 (quatre millions vingt-six mille deux cent quatre-vingt-quinze livres sterling et treize pence). Les autres clauses et conditions de votre désignation en qualité de représentants du Gouvernement de l'Ethiopie demeurent par ailleurs inchangées.

Veuillez agréer, etc.

(POUR LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTHIOPIE)

II

Le Ministre des affaires étrangères de l'Ethiopie socialiste à l'Ambassadeur de Sa Majesté à Addis-Abéba

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
ADDIS-ABÉBA

Le 28 décembre 1984

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date du 10 décembre 1984 ainsi libellée :

[*Voir note I*]

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer que vos propositions rencontrent l'agrément du Gouvernement militaire provisoire de l'Ethiopie socialiste et que votre note ainsi que son annexe et la présente réponse constituent un Accord entre nos deux Gouvernements qui entrera en vigueur à compter de ce jour, modifiant l'Accord de don et de prêt d'assistance Royaume-Uni/Ethiopie de 1973.

Veuillez agréer, etc.

GOSHU WOLDE

No. 13487. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL CONCERNING A DEVELOPMENT LOAN BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM TO THE GOVERNMENT OF BRAZIL. BRASÍLIA, 20 NOVEMBER 1973[1]

AGREEMENT AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT[2] (WITH ANNEX). SIGNED AT BRASÍLIA ON 31 DECEMBER 1984

Authentic texts: English and Portuguese.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 19 May 1986.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter referred to as "the Government of the United Kingdom") and the Government of the Federative Republic of Brazil (hereinafter referred to as "the Government of Brazil"); desiring to conclude an agreement to amend the United Kingdom/Brazil loan agreement 1973 constituted by the exchange of notes dated 20 November 1973[1] hereinafter referred to as "the loan") under the terms of the agreed minute on the consolidation of the debt of Brazil signed in Paris on 23 November 1983; have agreed as follows:

Article 1. Notwithstanding the provisions of paragraphs (10) and (11) of the loan, the repayments in respect of principal and interest due under the loan from 1 August 1983 up to and including 31 December 1984 which remain unpaid shall be made as follows:

(*a*) An amount equal to 85 per cent of the principal and interest shall be paid by the Government of Brazil in pounds sterling in London to the Government of the United Kingdom in eight equal and successive semi-annual payments, the first payment to be made on 1 January 1989 (end of the grace period) and the final payment to be made on 1 July 1992 (end of the repayment period).

(*b*) An amount equal to 15 per cent of the principal and interest shall be paid by the Government of Brazil in pounds sterling in London to the Government of the United Kingdom in accordance with the following schedule:

(i) 5 per cent on 31 December 1984;

(ii) 4 per cent on 30 June 1985;

(iii) 3 per cent on 30 June 1986;

(iv) 3 per cent on 30 June 1987.

The sums to be paid in accordance with paragraphs (*a*) and (*b*) above are specified in the annex attached to this Agreement.

Article 2. The Government of Brazil shall pay interest to the Government of the United Kingdom in pounds sterling in London on the deferred amounts and on the deferred balances as follows:

(*a*) The rate of interest in respect of each deferred amount or deferred balance shall be 6 per cent per annum commencing from the original repayment date of each deferred amount and deferred balance;

(*b*) Moratorium interest shall be calculated on a day-to-day basis on the amount of the deferred amounts and deferred balances for the time being outstanding, after deduction of the total repayments made under the provision of Article 1, the deferred amounts and

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 945, p. 211.
[2] Came into force on 31 December 1984 by signature, in accordance with article 6.

deferred balances being reduced in chronological order by such repayments for the purpose of the calculations; and

(*c*) Accrued interest shall be payable on 1 July and 1 January each year commencing on 1 January 1985.

Article 3. Notwithstanding the provisions of paragraphs (10) and (11) of the loan the Government of Brazil shall be free to repay at any earlier time to the Government of the United Kingdom in pounds sterling in London any portion of the deferred amounts or deferred balances that is outstanding.

Article 4. In all other respects the terms and conditions of the loan shall continue in force. In particular, interest payments due under the terms of the loan shall be calculated as if repayments of principal falling due from 1 August 1983 up to and including 31 December 1984 had been paid in full.

Article 5. The Annex to this Agreement shall form an integral part thereof.

Article 6. This Agreement shall come into force on the date of the signature thereof.

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

DONE in duplicate at Brasília this thirty-first day of December 1984 in the English and Portuguese languages, both texts being equally authoritative.

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

JOHN URE

For the Government
of the Federative Republic
of Brazil:

LUIZ M. FRACAROLLI

ANNEX

BRAZIL DEBT RESCHEDULING: REPAYMENTS DUE FROM BRAZIL DURING PERIOD 1 AUG. 83-31 DEC. 84

Loan title	*Due date*	*Interest*	*Principal*	*Total*
UK/Brazil Loan 1973	20/11/83	88,804.99	238,100.00	326,904.99
	20/ 5/84	81,453.51	238,100.00	319,553.51
	20/11/84	76,802.14	238,100.00	314,902.14
Total to be deferred		247,060.64	714,300.00	961,360.64

Brazil Debt Rescheduling:

Total deferred interest: £247,060.64
Total deferred principal: £714,300.00

Due date	*Deferred interest*	*Deferred principal*	*Deferred repayment*	*Moratorium interest 6%*	*Total due*
20/ 5/84	4,072.67	11,905.00	15,977.67	—	15,977.67
20/11/84	3,840.11	11,905.00	15,745.11	—	15,745.11
31/12/84	4,440.25	11,905.00	16,345.25	—	16,345.25
1/ 1/85	—	—	—	35,249.20	35,249.20
30/ 6/85	9,882.42	28,572.00	38,454.42	—	38,454.42
1/ 7/85	—	—	—	27,398.78	27,398.78
1/ 1/86	—	—	—	26,245.15	26,245.15
30/ 6/86	7,411.82	21,429.00	28,840.82	—	28,840.82
1/ 7/86	—	—	—	26,245.15	26,245.15
1/ 1/87	—	—	—	25,866.66	25,866.66
30/ 6/87	7,411.82	21,429.00	28,840.82	—	28,840.82
1/ 7/87	—	—	—	25,379.92	25,379.92
1/ 1/88	—	—	—	24,984.84	24,984.84
1/ 7/88	—	—	—	24,514.70	24,514.70
1/ 1/89	26,250.19	75,894.38	102,144.57	24,514.70	126,659.27
1/ 7/89	26,250.19	75,894.38	102,144.57	21,450.36	123,594.93
1/ 1/90	26,250.19	75,894.38	102,144.57	18,386.02	120,530.59
1/ 7/90	26,250.19	75,894.38	102,144.57	15,321.68	117,466.25
1/ 1/91	26,250.19	75,894.38	102,144.57	12,257.35	114,401.92
1/ 7/91	26,250.19	75,894.38	102,144.57	9,193.01	111,337.58
1/ 1/92	26,250.19	75,894.38	102,144.57	6,128.67	108,273.24
1/ 7/92	26,250.22	75,894.34	102,144.56	3,064.34	105,208.90
TOTALS	247,060.64	714,300.00	961,360.64	326,200.53	1,287,561.17

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

No. 13487

CONTRATO ENTRE O GOVERNO DO REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E IRLANDA DO NORTE E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL SOBRE MODIFICAÇÃO DO ACORDO DE EMPRÉSTIMO REINO UNIDO–BRASIL 1973

O Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte (doravante designado como "o Governo do Reino Unido") e o Governo da República Federativa do Brasil (doravante designado como "o Governo do Brasil") desejando concluir um Contrato a fim de modificar o Acordo de Empréstimo Reino Unido–Brasil 1973 constituído pela troca de notas datada de 20 de Novembro de 1973 (doravante designado como "o Empréstimo") segundo os termos da Ata aprovada relativa à Consolidação da Dívida do Brasil assinada em Paris em 23 de Novembro de 1983 convieram no seguinte:

Artigo 1. Não obstante o disposto nos parágrafos (10) e (11) do Empréstimo, os pagamentos relativos a capital e juros, com vencimento, segundo o Empréstimo, de 1 de agosto de 1983 a 31 de dezembro de 1984, inclusive, e não saldados, serão efetuados como segue:

(*a*) Uma soma igual a 85 por cento do capital e dos juros será paga pelo Governo do Brasil, em libras esterlinas, em Londres, ao Governo do Reino Unido, em oito parcelas semestrais, iguais e sucessivas, sendo o primeiro pagamento a efetuar-se em 1 de janeiro de 1989 (fim do prazo de carência) e o pagamento final a efetuar-se em 1 de julho de 1992 (fim do prazo de reembolso).

(*b*) Uma soma igual a 15 por cento do capital e dos juros será paga pelo Governo do Brasil, em libras esterlinas, em Londres, ao Governo do Reino Unido, de acordo com o seguiente esquema:

(i) 5 por cento em 31 de dezembro de 1984;

(ii) 4 por cento em 30 de junho de 1985;

(iii) 3 por cento em 30 de junho de 1986;

(iv) 3 por cento em 30 de junho de 1987.

As somas a serem pagas de acordo com os parágrafos (*a*) e (*b*) acima são especificadas no Anexo apenso ao presente Contrato.

Artigo 2. O Governo do Brasil pagará juros ao Governo do Reino Unido, em libras esterlinas, em Londres, sobre os montantes diferidos e sobre os saldos diferidos, como segue:

(*a*) A taxa de juros relativa a cada montante diferido ou saldo diferido será de 6 por cento ao ano, a viger a partir da data original de reembolso de cada montante diferido e saldo diferido.

(*b*) Os juros de mora serão calculados em uma base de dia a dia sobre a soma dos montantes diferidos e saldos diferidos, pendentes no momento, depois de deduzidos os pagamentos totais efetuados segundo o disposto no artigo 1 sendo que, para a finalidade de cálculo, os montantes diferidos e os saldos diferidos serão reduzidos em ordem cronológica por esses pagamentos.

(*c*) Os juros cabíveis serão pagáveis em 1 de julho e 1 de janeiro de cada ano, a começar em 1 de janeiro de 1985.

Artigo 3. Não obstante o disposto nos parágrafos (10) e (11) do Empréstimo, o Governo do Brasil poderá reembolsar, a qualquer momento anterior, ao Governo do Reino

Unido, em libras esterlinas, em Londres, qualquer porção dos montantes diferidos ou saldos diferidos ainda pendente.

Artigo 4. Em todos os demais aspectos, os termos e condições do Empréstimo continuarão em vigor. Por isso, os pagamentos de juros devidos segundo os termos do Empréstimo serão calculados como se os reembolsos de capital com vencimento de 1 de agosto de 1983 a 31 de dezembro de 1984, inclusive, tivessem sido efetuados na íntegra.

Artigo 5. O Anexo do presente Contrato formará parte integrante dele.

Artigo 6. O presente Contrato entrará em vigor na data da sua assinatura.

EM FÉ DO QUE os abaixo-assinados, devidamente autorizados a isso por seus respectivos Governos, firmaram o presente Contrato.

FEITO na Cidade de Brasília, aos 31 dias do mês de dezembro de 1984, em dois exemplares, nas línguas inglesa e portuguesa, ambos os textos fazendo igualmente fé.

Pelo Governo
do Reino Unido da Grã-Bretanha
e Irlanda do Norte:

JOHN URE

Pelo Governo
da República Federativa
do Brasil:

LUIZ M. FRACAROLLI

ANEXO

REESCALONAMENTO DA DÍVIDA DO BRASIL: PAGMENTOS DEVIDOS PELO BRASIL DURANTE O PERIODO DE 01-08-83 a 31-12-84

Titulo do empréstimo	*Data original de reembolso*	*Juros*	*Principal*	*Total*
Empréstimo RU/Brasil 1973	20-11-83	88,804.99	238,100.00	326,904.99
	20-05-84	81,453.51	238,100.00	319,553.51
	20-11-84	76,802.14	238,100.00	314,902.14
Total a ser diferido		247,060.64	714,300.00	961,360.64

Reescalonamento da dívida do Brasil:

Total dos juros diferidos: £247,060.64
Total do principal diferido: £714,300.00

Data original de reembolso	*Juros diferidos*	*Principal diferido*	*Reembolso diferido*	*Juros de mora 6%*	*Total devido*
20-05-84	4,072.67	11,905.00	15,977.67	—	15,977.67
20-11-84	3,840.11	11,905.00	15,745.11	—	15,745.11
31-12-84	4,440.25	11,905.00	16,345.25	—	16,345.25
01-01-85	—	—	—	35,249.20	35,249.20
30-06-85	9,882.42	28,572.00	38,454.42	—	38,454.42
01-07-85	—	—	—	27,398.78	27,398.78
01-01-86	—	—	—	26,245.15	26,245.15
30-06-86	7,411.82	21,429.00	28,840.82	—	28,840.82
01-07-86	—	—	—	26,245.15	26,245.15
01-01-87	—	—	—	25,866.66	25,866.66
30-06-87	7,411.82	21,429.00	28,840.82	—	28,840.82
01-07-87	—	—	—	25,379.92	25,379.92
01-01-88	—	—	—	24,984.84	24,984.84
01-07-88	—	—	—	24,514.70	24,514.70
01-01-89	26,250.19	75,894.38	102,144.57	24,514.70	126,659.27
01-07-89	26,250.19	75,894.38	102,144.57	21,450.36	123,594.93
01-01-90	26,250.19	75,894.38	102,144.57	18,386.02	120,530.59
01-07-90	26,250.19	75,894.38	102,144.57	15,321.68	117,466.25
01-01-91	26,250.19	75,894.38	102,144.57	12,257.35	114,401.92
01-07-91	26,250.19	75,894.38	102,144.57	9,193.01	111,337.58
01-01-92	26,250.19	75,894.38	102,144.57	6,128.67	108,273.24
01-07-92	26,250.22	75,894.34	102,144.56	3,064.34	105,208.90
TOTALS	247,060.64	714,300.00	961,360.64	326,200.53	1,287,561.17

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 13487. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL RELATIF À UN PRÊT DE DÉVELOPPEMENT DU GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI AU GOUVERNEMENT BRÉSILIEN. BRASÍLIA 20 NOVEMBRE 1973[1]

ACCORD MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC ANNEXE). SIGNÉ À BRASÍLIA LE 31 DÉCEMBRE 1984

Textes authentiques : anglais et portugais.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 19 mai 1986.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé « le Gouvernement du Royaume-Uni ») et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil (ci-après dénommé « le Gouvernement du Brésil »); désireux de conclure un Accord portant modification de l'Accord de prêt Royaume-Uni/Brésil de 1973 constitué par l'échange de notes en date du 20 novembre 1973[1] (ci-après dénommé « le prêt ») selon les conditions du procès-verbal approuvé sur la stabilisation de la dette du Brésil signé à Paris le 23 novembre 1983; sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Nonobstant les dispositions des paragraphes 10 et 11 du prêt, le remboursement du principal et des intérêts échus au titre du prêt du 1er août 1983 au 31 décembre 1984 inclus qui demeurent impayés s'effectueront comme suit :

a) Un montant égal à 85 p. 100 du principal et des intérêts sera versé par le Gouvernement du Brésil en livres sterling à Londres au Gouvernement du Royaume-Uni en huit versements semestriels égaux et successifs, le premier versement devant intervenir au 1er janvier 1989 (fin du délai de grâce) et le dernier versement devant intervenir le 1er juillet 1992 (fin du délai de remboursement).

b) Un montant égal à 15 p. 100 du principal et des intérêts sera versé par le Gouvernement du Brésil en livres sterling à Londres au Gouvernement du Royaume-Uni conformément à l'échéancier suivant :

i) 5 p. 100 le 31 décembre 1984;

ii) 4 p. 100 le 30 juin 1985;

iii) 3 p. 100 le 30 juin 1986;

iv) 3 p. 100 le 30 juin 1987.

Les sommes à verser conformément aux alinéas *a* et *b* ci-dessus sont indiquées à l'annexe au présent Accord.

Article 2. Le Gouvernement du Brésil versera des intérêts au Gouvernement du Royaume-Uni en livres sterling à Londres sur les montants différés et les soldes différés dans les conditions suivantes :

a) Le taux d'intérêt pour chaque montant différé ou solde différé sera de 6 p. 100 par an à partir de la date initiale de remboursement de chaque montant différé et de chaque solde différé;

---

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 945, p. 211.

[2] Entré en vigueur le 31 décembre 1984 par la signature, conformément à l'article 6.

b) Les intérêts moratoires seront calculés au jour le jour sur le montant des montants différés et des soldes différés encore non réglés, après déduction des remboursements totaux effectués en application des dispositions de l'Article premier, les montants différés et les soldes différés étant réduits par ordre chronologique desdits remboursements aux fins des calculs; et

c) Les intérêts échus seront payables le 1er juillet et le 1er janvier de chaque année à partir du 1er janvier 1985.

Article 3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 10 et 11 du prêt, le Gouvernement du Brésil est libre de rembourser de manière anticipée au Gouvernement du Royaume-Uni en livres sterling à Londres toute fraction des montants différés ou soldes différés non réglés.

Article 4. A tous autres égards, les conditions du prêt demeurent en vigueur. En particulier, les remboursements d'intérêts échus selon les conditions du prêt sont calculés comme si les remboursements du principal venant à échéance du 1er août 1983 au 31 décembre 1984 y compris avaient été intégralement remboursés.

Article 5. L'annexe au présent Accord en fait partie intégrante.

Article 6. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

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

FAIT à Brasília le 31 décembre 1984, en deux exemplaires en langues anglaise et portugaise, les deux textes faisant également foi.

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

JOHN URE

Pour le Gouvernement
de la République fédérative
du Brésil :

LUIZ M. FRACAROLLI

ANNEXE

RÉÉCHELONNEMENT DE LA DETTE DU BRÉSIL : REMBOURSEMENTS DUS PAR LE BRÉSIL PENDANT LA PÉRIODE 1er AOÛT 83-31 DÉCEMBRE 84

Intitulé du prêt	*Date d'échéance*	*Intérêts*	*Principal*	*Total*
Prêt Royaume-Uni/Brésil 1973	20/11/83	88 804,99	238 100,00	326 904,99
	20/ 5/84	81 453,51	238 100,00	319 553,51
	20/11/84	76 802,14	238 100,00	314 902,14
Total à différer		247 060,64	714 300,00	961 360,64

Restructuration de la dette du Brésil :

Total des intérêts différés : £247 060,64
Total du principal différé : £714 300,00

Date d'échéance	*Intérêts différés*	*Principal différé*	*Remboursement différé*	*Intérêts moratoires 6%*	*Total dû*
20/ 5/84	4 072,67	11 905,00	15 977,67	—	15 977,67
20/11/84	3 840,11	11 905,00	15 745,11	—	15 745,11
31/12/84	4 440,25	11 905,00	16 345,25	—	16 345,25
1/ 1/85	—	—	—	35 249,20	35 249,20
30/ 6/85	9 882,42	28 572,00	38 454,42	—	38 454,42
1/ 7/85	—	—	—	27 398,78	27 398,78
1/ 1/86	—	—	—	26 245,15	26 245,15
30/ 6/86	7 411,82	21 429,00	28 840,82	—	28 840,82
1/ 7/86	—	—	—	26 245,15	26 245,15
1/ 1/87	—	—	—	25 866,66	25 866,66
30/ 6/87	7 411,82	21 429,00	28 840,82	—	28 840,82
1/ 7/87	—	—	—	25 379,92	25 379,92
1/ 1/88	—	—	—	24 984,84	24 984,84
1/ 7/88	—	—	—	24 514,70	24 514,70
1/ 1/89	26 250,19	75 894,38	102 144,57	24 514,70	126 659,27
1/ 7/89	26 250,19	75 894,38	102 144,57	21 450,36	123 594,93
1/ 1/90	26 250,19	75 894,38	102 144,57	18 386,02	120 530,59
1/ 7/90	26 250,19	75 894,38	102 144,57	15 321,68	117 466,25
1/ 1/91	26 250,19	75 894,38	102 144,57	12 257,35	114 401,92
1/ 7/91	26 250,19	75 894,38	102 144,57	9 193,01	111 337,58
1/ 1/92	26 250,19	75 894,38	102 144,57	6 128,67	108 273,24
1/ 7/92	26 250,22	75 894,34	102 144,56	3 064,34	105 208,90
TOTAUX	247 060,64	714 300,00	961 360,64	326 200,53	1 287 561,17

No. 17405. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND AUSTRALIA RELATING TO THE GEOLOGICAL AND GEOPHYSICAL RESEARCH STATION AT ALICE SPRINGS. CANBERRA, 28 FEBRUARY 1978[1]

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT[2] AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. CANBERRA, 17 FEBRUARY 1984

Authentic text: English.

Registered by Australia on 2 May 1986.

I

919/8/7

CH186539

The Department of Foreign Affairs presents its compliments to the Embassy of the United States of America and has the honour to refer to recent discussions concerning the designation of co-operating agencies of the Australian Government and the United States Government respectively, pursuant to paragraph 1 of the Exchange of Notes between the Government of Australia and the Government of the United States of America constituting an Agreement regarding future management and operation of the Joint Geological and Geophysical Research Station at Alice Springs, Canberra, 28 February 1978.[1]

In accordance with the understandings reached during those discussions the Department has the honour to propose that paragraphs (1) and (21) of the Exchange of Notes be amended as follows:

"(1) Unless otherwise agreed, the United States Air Force (in this Note referred to as 'USAF') and the Bureau of Mineral Resources of the Department of Resources and Energy (in this Note referred to as 'BMR') shall be the co-operating agencies of the United States Government and the Australian Government respectively, and shall be responsible for giving effect to the provisions contained in this Note.";

and

"(21) Any major information release to the public concerning the Station will be co-ordinated between BMR and USAF prior to release."

The Department of Foreign Affairs has the honour to propose that, if the foregoing is acceptable to the Government of the United States of America, this Note and the Embassy's reply to that effect shall together constitute an Agreement between the two Governments which shall amend the Exchange of Notes between the Government of Australia and the Government of the United States of America constituting an Agreement regarding future management and operation of the Joint Geological and Geophysical Research Station at Alice Springs, Canberra, 28 February 1978, and shall enter into force on and from the date of the Embassy's reply.

The Department of Foreign Affairs avails itself of this opportunity to renew to the Embassy of the United States of America the assurances of its highest consideration.

Department of Foreign Affairs
Canberra

Canberra, A.C.T., 17 February 1984

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1120, p. 67.

[2] Came into force on 17 February 1984, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

II

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

No. 26

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Department of Foreign Affairs and has the honor to refer to the Department's Note CH186539 of 17 February 1984 concerning the exchange of notes between the Government of Australia and the Government of the United States of America constituting an agreement regarding future management and operation of the Joint Geological and Geophysical Research Station at Alice Springs, Canberra, 28 February 1978, which reads as follows:

[*See note I*]

The Embassy has the honor to confirm that the proposals contained in the Department's note are acceptable to the Government of the United States of America and that the Department's Note and this reply shall together constitute an agreement amending the exchange of notes between the Government of Australia and the Government of the United States of America constituting an agreement regarding future management and operation of the Joint Geological and Geophysical Research Station at Alice Springs, Canberra, 28 February 1978, which shall enter into force on and from the date of this reply.

The Embassy of the United States of America avails itself of this opportunity to renew to the Department of Foreign Affairs the assurances of its highest consideration.

Embassy of the United States of America

Canberra, February 17, 1984

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 17405. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET L'AUSTRALIE RELATIF À LA STATION DE RECHERCHE GÉOLOGIQUE ET GÉOPHYSIQUE D'ALICE SPRINGS. CANBERRA, 28 FÉVRIER 1978[1]

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD[2] MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. CANBERRA, 17 FÉVRIER 1984

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Australie le 2 mai 1986.

I

919/8/7

CH186539

Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade des Etats-Unis d'Amérique et a l'honneur de se référer aux récents entretiens concernant la désignation des organismes coopérants respectifs du Gouvernement australien et du Gouvernement des Etats-Unis, conformément au paragraphe 1 de l'Echange de notes entre le Gouvernement australien et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique constituant un accord relatif à la gestion et l'exploitation futures de la station de recherche géologique et géophysique commune d'Alice Springs, Canberra, le 28 février 1978[1].

Conformément à l'accord conclu durant ces entretiens, le Ministère a l'honneur de proposer que les paragraphes 1 et 21 de l'Echange de notes soient modifiés comme suit :

« 1) Sauf si d'autres dispositions sont prises d'un commun accord, la Force aérienne des Etats-Unis et le Bureau des ressources minières du Ministère des ressources et de l'énergie seront les organismes coopérants du Gouvernement des Etats-Unis et du Gouvernement australien respectivement et seront chargés d'appliquer les dispositions énoncées dans la présente note. »;

et

« 21) Tout communiqué important au public d'informations concernant la station fera l'objet d'une coordination entre le Bureau des ressources minières et la Force aérienne des Etats-Unis avant sa publication. »

Le Ministère des affaires étrangères a l'honneur de proposer que, si les propositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, la présente note et la réponse de l'Ambassade à cet effet constituent entre les deux gouvernements un accord qui modifiera l'Echange de notes entre le Gouvernement australien et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique constituant un accord relatif à la gestion et l'exploitation futures de la station de recherche géologique et géophysique commune d'Alice Springs, Canberra, le 28 février 1978 et entrera en vigueur à la date de la réponse de l'Ambassade.

Le Ministère des affaires étrangères saisit cette occasion, etc.

Département des affaires étrangères
Canberra

Canberra, A.C.T., le 17 février 1984

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1120, p. 67.

[2] Entré en vigueur le 17 février 1984, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

II

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

N° 26

L'Ambassade des Etats-Unis présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et a l'honneur de se référer à la note CH186539 du Ministère en date du 17 février 1984 concernant l'échange de notes entre le Gouvernement australien et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique constituant un accord relatif à la gestion et l'exploitation futures de la station de recherche géologique et géophysique commune d'Alice Springs, Canberra, le 28 février 1978 et qui est libellée comme suit :

[*Voir note I*]

L'Ambassade a l'honneur de confirmer que les propositions formulées dans la note du Ministère rencontrent l'agrément du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et que la note du Ministère et la réponse de l'Ambassade constitueront un accord modifiant l'échange de notes entre le Gouvernement australien et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique constituant un accord relatif à la gestion et l'exploitation futures de la station de recherche géologique et géophysique commune d'Alice Springs, Canberra, le 28 février 1978, qui entrera en vigueur à la date de la présente réponse.

L'Ambassade des Etats-Unis d'Amérique saisit cette occasion, etc.

Ambassade des Etats-Unis d'Amérique

Canberra, le 17 février 1984

No. 17888. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE AND THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT SINGAPORE ON 8 AUGUST 1978[1]

MODIFICATION of the route schedules annexed to the above-mentioned Agreement

Effected by an agreement in the form of an exchange of notes dated at Singapore on 27 May 1985, which came into force on 26 July 1985, i.e., 60 days after the exchange of notes, in accordance with the provisions of the said notes.

"ANNEX

SCHEDULE I

Route to be operated by the designated airline of the Austrian Federal Government

Points of departure	*Intermediate points*	*Points in Singapore*	*Points beyond*
Vienna	3 points in Middle East 5 points in Asia	Singapore	3 points

SCHEDULE II

Route to be operated by the designated airline of Singapore

Points of departure	*Intermediate points*	*Points in Austria*	*Points beyond*
Singapore	4 points in Asia 2 points in Middle East	Vienna	2 points in Europe 3 points in North America

NOTES. (i) Any or some of the points on the specified routes in Schedules I and II of the Annex may at the option of the respective designated airline be omitted on any or all flights, provided that these flights originate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

(ii) The designated airline of either Contracting Party shall have the right to terminate its services in the territory of the other Contracting Party."

Authentic text: English.

Certified statement was registered by Austria on 9 May 1986.

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1140, p. 25.

N° 17888. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À SINGAPOUR LE 8 AOÛT 1978[1]

MODIFICATION des tableaux de routes annexés à l'Accord susmentionné

Effectuée par un accord conclu sous forme d'échange de notes en date à Singapour du 27 mai 1985, lequel est entré en vigueur le 26 juillet 1985, soit 60 jours après l'échange de notes, conformément aux dispositions desdites notes.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ANNEXE

TABLEAU I

Route à exploiter par l'entreprise désignée par le Gouvernement fédéral autrichien

Points de départ	*Points intermédiaires*	*Points situés à Singapour*	*Points situés au-delà de Singapour*
Vienne	3 points au Moyen-Orient	Singapour	3 points
	5 points en Asie		

TABLEAU II

Route à exploiter par l'entreprise désignée par Singapour

Points de départ	*Points intermédiaires*	*Points situés en Autriche*	*Points situés au-delà de l'Autriche*
Singapour	4 points en Asie	Vienne	2 points en Europe
	2 points au Moyen-Orient		3 points en Amérique du Nord

NOTES. i) Les entreprises désignées par les Parties contractantes pourront, lors de tout vol, omettre de faire escale à l'un quelconque des points indiqués aux tableaux I et II de la présente annexe, à condition que ces vols aient leur point de départ sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

ii) L'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes aura le droit de mettre fin à ses services sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Texte authentique : anglais.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Autriche le 9 mai 1986.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1140, p. 25.

No. 18232. VIENNA CONVENTION ON THE LAW OF TREATIES. CONCLUDED AT VIENNA ON 23 MAY 1969[1]

N° 18232. CONVENTION DE VIENNE SUR LE DROIT DES TRAITÉS. CONCLUE À VIENNE LE 23 MAI 1969[1]

ACCESSION

Instrument deposited on:

14 May 1986

UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC

(With effect from 13 June 1986.)

With the following reservations and declaration:

ADHÉSION

Instrument déposé le :

14 mai 1986

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE D'UKRAINE

(Avec effet au 13 juin 1986.)

Avec les réserves et la déclaration suivantes :

[UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINIEN]

«Українська Радянська Соціалістична Республіка не вважа себе зв'язаною положеннямн статті 66 Віденської копвенції про право міжнарднних договорів і заявляє, що для передачі будь-якого спору між Договірнимн Сторонами про застосування чи тлумачення статей 53 або 64 на внрішенпя Міжнародного суду або будь-якого спору про застосування чн тлумачеиия будь-якої іншої статті частнни М Конвеиції иа розгляд погоджувальної комісії необхідна у кожиому окремому випадку згода усіх сторін, які беруть участь у спорі, і що мировимн посередниками, яких включають до складу погоджувальпої комісії, можуть бути лише особи, призпачені учасинками спору за їх спільною згодою»;

«Українська Радянська Соціалістична Республіка вважатиме для себе необов'язковими положеиия пуикту 3 статті 20 і пуикту «.Ь» статті 45 Віденської конвенції про право міжнародних договорів, оскільки вони суперечать міжиародиій практицы, що склалася»;

«Українська Радянська Соціалістичпа Республіка заявля , що вона зберігає за собою право вжнвати будь-яких заходів по охороні своїх інтересів у разі недодержання іншими державамн иоложеиь Віденської коивенції про право міжнародних договорів».

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1155, p. 331, and annex A in volumes 1197, 1223, 1237, 1261, 1268, 1272, 1329, 1393, 1405, 1423 and 1425.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1155, p. 331, et annexe A des volumes 1197, 1223, 1237, 1261, 1268, 1272, 1329, 1393, 1405, 1423 et 1425.

[TRANSLATION]

The Ukrainian Soviet Socialist Republic does not consider itself bound by the provisions of article 66 of the Vienna Convention on the Law of Treaties[1] and declares that, in order for any dispute among the Contracting Parties concerning the application or the interpretation of articles 53 or 64 to be submitted to the International Court of Justice for a decision, or for any dispute concerning the application or interpretation of any other articles in Part V of the Convention to be submitted for consideration by the Conciliation Commission, the consent of all the parties to the dispute is required in each separate case, and that the conciliators constituting the Conciliation Commission may only be persons nominated by the parties to the dispute by common consent.

The Ukrainian Soviet Socialist Republic will consider that it is not obligated by the provisions of article 20, paragraph 3, or of article 45 (*b*) of the Vienna Convention on the Law of Treaties, since they are contrary to established international practice.

The Ukrainian Soviet Socialist Republic declares that it reserves the right to take any measures to safeguard its interests in the event of the non-observance by other States of the provisions of the Vienna Convention on the Law of Treaties.

Registered ex officio *on 14 May 1986.*

[TRADUCTION]

La République socialiste soviétique d'Ukraine ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 66 de la Convention de Vienne sur le droit des traités[1] et déclare que, pour soumettre un différend entre les Parties Contractantes concernant l'application ou l'interprétation des articles 53 ou 64 à la décision de la Cour internationale de Justice, ou un différend concernant l'application ou l'interprétation de l'un quelconque des autres articles de la partie V de la Convention à une commission de conciliation, il faut, dans chaque cas particulier, le consentement de toutes les parties au différend et que les conciliateurs composant la commission de conciliation aient été nommés d'un commun accord par les parties au différend.

La République socialiste soviétique d'Ukraine ne se considérera pas liée par le paragraphe 3 de l'article 20 ni par l'alinéa *b* de l'article 45 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, attendu qu'ils contredisent la pratique internationale établie.

La République socialiste soviétique d'Ukraine déclare qu'elle se réserve le droit de prendre toute mesure utile pour protéger ses intérêts au cas où d'autres Etats ne respecteraient pas les dispositions de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

Enregistré d'office le 14 mai 1986.

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1155, p. 331.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1155, p. 331.

No. 19642. AGREEMENT BETWEEN THE PATENT OFFICE OF THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE INTERNATIONAL BUREAU OF THE WORLD INTELLECTUAL PROPERTY ORGANIZATION IN RELATION TO THE ESTABLISHMENT AND FUNCTIONING OF THE PATENT OFFICE OF THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AS AN INTERNATIONAL SEARCHING AND INTERNATIONAL PRELIMINARY EXAMINING AUTHORITY UNDER THE PATENT COOPERATION TREATY. SIGNED AT GENEVA ON 29 FEBRUARY 1980[1]

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT[2] AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. GENEVA, 31 JANUARY 1984

Authentic text: English.

Registered by Australia on 2 May 1986.

I

Note No. P.4/84

File No. 226/7/2/2

The Australian Permanent Mission to the United Nations Office at Geneva presents its compliments to the International Bureau of the World Intellectual Property Organisation and has the honour to refer to the Agreement between the Patent Office of the Government of Australia and the International Bureau of the World Intellectual Property Organisation in relation to the establishment and functioning of the Patent Office of the Government of Australia as an International Searching and International preliminary examining Authority under the Patent Cooperation Treaty, signed at Geneva on 29 February 1980.[1]

Noting that consultations have taken place between the Patent Office of the Government of Australia and the International Bureau of the World Intellectual Property Organisation, the Australian Permanent Mission has the honour to propose that the Agreement be amended as follows:

(A) Article 7 be amended by deleting paragraph (2) and substituting the following paragraph:

"(2) The Authority shall, to the extent and under the conditions set out in Annex C of this Agreement, refund the whole or part of the search fee paid where a search report can be wholly or partially based on the results of an earlier search made by the Authority (Rules 16.3 and 41.1)."

(B) Annex C be deleted and replaced with the following:

"ANNEX C

"SCHEDULE OF FEES AND CHARGES OF THE AUTHORITY AND EXTENT AND CONDITIONS OF REFUNDS OF THE SEARCH FEE FOR THE PURPOSES OF ARTICLE 7 OF THE AGREEMENT

"a) *Schedule of fees and charges*

"Fee	*Amount in Australian dollars*
Search fee (Rule 16.1(*a*))	350
Additional fee (Rule 40.2(*a*))	300
Preparing copies of cited documents (Rule 44.3(*b*))	5 (per document)

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1217, p. 273.

[2] Came into force on 1 March 1984, the date of notification of amendments in the *Gazette* published by the International Bureau of the World Intellectual Property Organization, in accordance with the provisions of the said notes.

Preliminary examination fee (Rule 58.1(*b*))	150
Additional fee (Rule 68.3(*a*))	150
Preparing copies of cited documents (Rule 71.2(*b*))	5 (per document)

"b) *Conditions and extent of refunds of the search fee where the search report can be wholly or partially based on the results of an earlier search (Rules 16.3 and 41.1)*

"The conditions and extent of refunds of the search fee in cases where the search report can be wholly or partially based on the results of an earlier search are the following:

"The amount of any refund of the search fee shall be 25 per cent, 50 per cent, 75 per cent or 90 per cent depending upon the extent to which the Authority benefits from the prior search."

The Australian Permanent Mission has the honour to propose that, if the foregoing is acceptable to the International Bureau of the World Intellectual Property Organisation, this Note and the Bureau's confirmatory Note in reply shall together constitute and evidence an Agreement between the Patent Office of the Government of Australia and the International Bureau of the World Intellectual Property Organisation amending the Agreement in relation to the establishment and functioning of the Patent Office of the Government of Australia as an International Searching and International Preliminary Examining Authority under the Patent Cooperation Treaty, signed at Geneva on 29 February 1980, which shall enter into force on the date of notification of the Amendments in the *Gazette* published by the International Bureau.

The Australian Permanent Mission avails itself of this opportunity to renew to the International Bureau of the World Intellectual Property Organisation the assurances of its highest consideration.

Australian Permanent Mission to the U.N.
Geneva

Geneva, 31 January 1984

II

WORLD INTELLECTUAL PROPERTY ORGANIZATION

The International Bureau of the World Intellectual Property Organization presents its compliments to the Australian Permanent Mission to the United Nations Office at Geneva and has the honour to refer to the Mission's Note No. P.4/84 of 31 January 1984 which reads as follows:

[*See note I*]

The International Bureau of the World Intellectual Property Organization has the honor to confirm that the foregoing is acceptable to the International Bureau and that the Mission's Note together with this confirmatory reply shall constitute and evidence an Agreement between the International Bureau of the World Intellectual Property Organization and the Patent Office of the Government of Australia amending the Agreement in relation to the establishment and functioning of the Patent Office of the Government of Australia as an International Searching and International Preliminary Examining Authority under the Patent Cooperation Treaty, signed at Geneva on 29 February 1980, which shall

enter into force on the date of notification of Amendments in the *Gazette* published by the International Bureau.

The International Bureau of the World Intellectual Property Organization avails itself of this opportunity to renew to the Permanent Mission of Australia the assurances of its highest consideration.

January 31, 1984

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 19642. ACCORD ENTRE L'OFFICE DES BREVETS DU GOUVERNEMENT AUSTRALIEN ET LE BUREAU INTERNATIONAL DE L'ORGANISATION MONDIALE DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE RELATIF À LA CRÉATION ET AU FONCTIONNEMENT DE L'OFFICE DES BREVETS DU GOUVERNEMENT AUSTRALIEN COMME ADMINISTRATION CHARGÉE DE LA RECHERCHE ET DE L'EXAMEN PRÉLIMINAIRE INTERNATIONAL EN VERTU DU TRAITÉ DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE BREVETS. SIGNÉ À GENÉVE LE 29 FÉVRIER 1980[1]

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD[2] MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. GENÈVE, 31 JANVIER 1984

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Australie le 2 mai 1986.

I

Note n° P.4/84

Dossier n° 226/7/2/2

La Mission permanente de l'Australie auprès de l'Office des Nations Unies à Genève présente ses compliments à l'Office international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle et a l'honneur de se référer à l'Accord entre l'Office des brevets du Gouvernement de l'Australie et l'Office international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle relatif à la création et au fonctionnement de l'Office des brevets du Gouvernement australien comme Administration chargée de la recherche internationale et de l'examen préliminaire international en vertu du Traité de coopération en matière de brevets, signé à Genève le 29 février 1980.

Notant que des consultations ont eu lieu entre l'Office des brevets du Gouvernement australien et l'Office international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle, la Mission permanente de l'Australie a l'honneur de proposer que cet accord soit modifié comme suit :

A) Article 7 : supprimer l'alinéa 2 de l'article 7 et le remplacer par l'alinéa suivant :

« 2) L'Administration, dans la mesure et aux conditions stipulées à l'annexe C du présent Accord, rembourse en totalité ou en partie la taxe de recherche payée lorsqu'un rapport de recherche peut être fondé en totalité ou en partie sur les résultats d'une recherche qu'elle a antérieurement effectuée (règles 16.3 et 41.1). »

B) Annexe C : supprimer l'annexe C et la remplacer par l'annexe suivante :

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1217, p. 273.

[2] Entré en vigueur le 1er mars 1984, date de la notification des amendements dans la *Gazette* publiée par l'Office international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle, conformément aux dispositions desdites notes.

« ANNEXE C

LISTE DES TAXES ET IMPOSITIONS APPLIQUÉES PAR L'ADMINISTRATION ET MONTANT ET CONDITIONS DES REMBOURSEMENTS DE LA TAXE DE RECHERCHE AUX FINS DE L'ARTICLE 7 DE L'ACCORD

a) *Liste des taxes et impositions*

Taxes	*Montant en dollars australiens*
Taxe de recherche (alinéa *a* de la règle 16.1)	350,00
Taxe additionnelle (alinéa *a* de la règle 40.2)	300,00
Préparation des exemplaires des documents cités (alinéa *b* de la règle 44.3)	5,00 (par document)
Taxe d'examen préliminaire (alinéa *b* de la règle 58.1)	150,00
Taxe additionnelle (alinéa *a* de la règle 68.3)	150,00
Préparation d'exemplaires des documents cités (alinéa *b* de la règle 71.2)	5,00 (par document)

b) *Conditions et montant des remboursements de la taxe de recherche lorsque le rapport de recherche peut être en totalité ou en partie fondé sur les résultats d'une recherche antérieure (règles 16.3 et 41.1)*

Les conditions et le montant des remboursements de la taxe de recherche dans les cas où le rapport de recherche peut être en totalité ou en partie fondé sur les résultats d'une recherche antérieure sont les suivants :

Le montant de tout remboursement de la taxe de recherche est égal à 25 p. 100, 50 p. 100, 75 p. 100 ou 90 p. 100, selon la mesure dans laquelle l'Administration met à profit le rapport de recherche antérieur. »

La Mission permanente de l'Australie a l'honneur de proposer, si lesdites modifications ont l'agrément de l'Office international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle, que la présente note et la réponse confirmative de l'Office soient considérées comme constituant un accord entre l'Office des brevets du Gouvernement australien et l'Office international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle portant modification de l'Accord relatif à la création et au fonctionnement de l'Office des brevets du Gouvernement australien comme Administration chargée de la recherche internationale et de l'examen préliminaire international en vertu du Traité de coopération en matière de brevets, signé à Genève le 29 février 1980; cet Accord entrera en vigueur à la date de la publication des modifications à la *Gazette* de l'Office international.

La mission permanente de l'Australie saisit cette occasion, etc.

Mission permanente de l'Australie
auprès de l'Organisation des Nations Unies

Genève, 31 janvier 1984

II

ORGANISATION MONDIALE DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

L'Office international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle présente ses compliments à la Mission permanente de l'Australie auprès de l'Office des Nations Unies à Genève et a l'honneur de se référer à la note n° P.4/84 de la Mission, en date du 31 janvier 1984, dont le texte est le suivant :

[*Voir note I*]

L'Office international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle a l'honneur de confirmer que la note ci-dessus rencontre son agrément et que la note de la Mission sera considérée comme constituant, avec la présente réponse confirmative, un accord entre l'Office international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle et l'Office des brevets du Gouvernement australien portant modification de l'Accord relatif à la création et au fonctionnement de l'Office des brevets du Gouvernement australien comme Administration chargée de la recherche et de l'examen préliminaire international en vertu du Traité de coopération en matière de brevets, signé à Genève le 29 février 1980; cet accord entrera en vigueur à la date de la publication des modifications à la *Gazette* du Bureau International.

Le Bureau international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle saisit cette occasion, etc.

Le 31 janvier 1984

No. 20378. CONVENTION ON THE ELIMINATION OF ALL FORMS OF DISCRIMINATION AGAINST WOMEN. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 18 DECEMBER 1979[1]

N° 20378. CONVENTION SUR L'ÉLIMINATION DE TOUTES LES FORMES DE DISCRIMINATION À L'ÉGARD DES FEMMES. ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 18 DÉCEMBRE 1979[1]

OBJECTION to reservations made by Turkey upon accession[2]

Received on:

7 May 1986

MEXICO

OBJECTION aux réserves formulées par la Turquie lors de l'adhésion[2]

Reçue le :

7 mai 1986

MEXIQUE

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos ha estudiado el contenido de las reservas de Turquía, en relación a los párrafos 2 y 4 del Artículo 15, y al párrafo 1, incisos (*c*), (*d*), (*f*) y (*g*), del Artículo 16 de dicha Convención, llegando a la conclusión de que deben considerarse inválidas a la luz del párrafo 2 del Artículo 28 de la propia Convención, por ser incompatibles con el objeto y propósito de la misma.

En efecto, las reservas indicadas, de llegarse a aplicar, tendrían el inevitable resultado de discriminar en perjuicio de las mujeres por razón de sexo, lo que es contrario a todo el articulado de la Convención. Los principios relativos a la igualdad entre hombres y mujeres y a la no discriminación, por razón de sexo, se encuentran consagradas en el preámbulo y el párrafo 3 del Artículo 1 de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas.

La objeción del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos a la reserva en cuestión no debe interpretarse en el sentido de que impida la entrada en vigor de la Convención de 1979 entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Turquía.

[TRANSLATION]

The Government of the United Mexican States has studied the content of the reservations made by Turkey to paragraphs 2 and 4 of article 15 and paragraphs 1 (*c*), 1 (*d*), 1 (*f*) and 1 (*g*) of article 16, of the Convention, and has concluded that they should be considered invalid in the light of article 28, paragraph 2, of the Convention, because they are incompatible with its object and purpose.

[TRADUCTION]

Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique, après avoir examiné la teneur des réserves faites par la Turquie à propos des paragraphes 2 et 4 de l'article 15 et des alinéas *c*, *d*, *f* et *g* du paragraphe 1 de l'article 16 de ladite convention, est parvenu à la conclusion que ces réserves doivent être considérées comme non valables, compte tenu du paragraphe 2 de l'article 28, du fait qu'elles sont incompatibles avec l'objet et le but de la Convention.

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1249, p. 13, and annex A in volumes 1249, 1252, 1253, 1254, 1256, 1257, 1259, 1261, 1262, 1265, 1272, 1284, 1286, 1287, 1288, 1291, 1299, 1302, 1312, 1314, 1316, 1325, 1332, 1343, 1346, 1348, 1350, 1351, 1357, 1361, 1363, 1368, 1374, 1379, 1387, 1389, 1390, 1394, 1398, 1399, 1400, 1401, 1402, 1403, 1404, 1405, 1406, 1408, 1413, 1416, 1417, 1422 and 1423.

[2] *Ibid.*, vol. 1413, No. A-20378.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1249, p. 13, et annexe A des volumes 1249, 1252, 1253, 1254, 1256, 1257, 1259, 1261, 1262, 1265, 1272, 1284, 1286, 1287, 1288, 1291, 1299, 1302, 1312, 1314, 1316, 1325, 1332, 1343, 1346, 1348, 1350, 1351, 1357, 1361, 1363, 1368, 1374, 1379, 1387, 1389, 1390, 1394, 1398, 1399, 1400, 1401, 1402, 1403, 1404, 1405, 1406, 1408, 1413, 1416, 1417, 1422 et 1423.

[2] *Ibid.*, vol. 1413, n° A-20378.

Indeed, the reservations in question, if put into practice, would inevitably result in discrimination against women on the basis of sex, which is contrary to everything the Convention stands for. The principles of the equal rights of men and women and of non-discrimination on the basis of sex are embodied in the preamble and Article 1, paragraph 3, of the Charter of the United Nations.

The objection of the Government of the United Mexican States to the reservations in question should not be interpreted as an impediment to the entry into force of the 1979 Convention as between the United Mexican States and the Republic of Turkey.

Registered ex officio *on 7 May 1986.*

En effet, lesdites réserves, si on venait à les appliquer, aboutiraient inévitablement à instaurer à l'égard des femmes une discrimination fondée sur le sexe, ce qui va à l'encontre de tout ce que dit la Convention. Le principe de l'égalité de l'homme et de la femme et celui de la non-discrimination au regard du sexe sont consacrés dans le préambule et le troisième paragraphe de l'Article 1 de la Charte de l'Organisation des Nations Unies.

L'objection formulée par le Gouvernement mexicain à l'égard des réserves en question ne doit pas être interprétée comme empêchant l'entrée en vigueur de la Convention de 1979 entre les Etats-Unis du Mexique et la République turque.

Enregistré d'office le 7 mai 1986.

No. 23317. INTERNATIONAL TROPICAL TIMBER AGREEMENT, 1983. CONCLUDED AT GENEVA ON 18 NOVEMBER 1983[1]

RATIFICATION

Instrument deposited on:

9 May 1986

TRINIDAD AND TOBAGO

(With provisional effect from 9 May 1986.)

Registered ex officio *on 9 May 1986.*

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1393, No. I-23317, and annex A in volumes 1394, 1397, 1399, 1401, 1404, 1408, 1411, 1417, 1419, 1421, 1422 and 1423.

N° 23317. ACCORD INTERNATIONAL DE 1983 SUR LES BOIS TROPICAUX. CONCLU À GENÈVE LE 18 NOVEMBRE 1983[1]

RATIFICATION

Instrument déposé le :

9 mai 1986

TRINITÉ-ET-TOBAGO

(Avec effet à titre provisoire au 9 mai 1986.)

Enregistré d'office le 9 mai 1986.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1393, n° I-23317, et annexe A des volumes 1394, 1397, 1399, 1401, 1404, 1408, 1411, 1417, 1419, 1421, 1422 and 1423.

No. 23432. CONSTITUTION OF THE UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION. CONCLUDED AT VIENNA ON 8 APRIL 1979[1]

OBJECTION in respect of the declarations made by the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the Ukrainian Soviet Socialist Republic,[2] the Byelorussian Soviet Socialist Republic[2] and Czechoslovakia[2] upon ratification

Received on:

12 May 1986

ITALY

"Noting that Article 27 of the UNIDO Constitution[2] provides that reservations are not permitted, the Government of Italy wishes to state that nothing in these declarations affects the rights and obligations of parties to the UNIDO Constitution or the provisions thereof concerning the functioning of the Organization. In particular, the Government of Italy objects to the statements contained in the declarations of the Union of the Soviet Socialist Republics, of the Ukrainian Soviet Socialist Republic, of the Byelorussian Soviet Socialist Republic and of Czechoslovakia concerning the portion of the contribution of these States to the regular budget of UNIDO which corresponds to the 6 per cent of such budget affected to technical assistance under Annex II to the Constitution of the Organization. Such statements are incompatible with Articles 13 (2*a*), 14, 15 and to Annex II of the UNIDO Constitution."

Registered ex officio *on 12 May 1986.*

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1401, p. 3, and annex A in volumes 1401, 1402, 1403, 1404, 1405, 1406, 1410, 1411, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1423 and 1425.
[2] *Ibid.*, p. 312.

N° 23432. ACTE CONSTITUTIF DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL. CONCLU À VIENNE LE 8 AVRIL 1979[1]

OBJECTION à l'égard des déclarations faites par les Gouvernements de l'Union des Républiques socialistes soviétiques[2], de la République socialiste soviétique de Biélorussie[2], de la République socialiste soviétique d'Ukraine[2] et de la Tchécoslovaquie[2] lors de la ratification

Reçue le :

12 mai 1986

ITALIE

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Le Gouvernement italien, relevant que l'article 27 de l'Acte constitutif de l'ONUDI[2] ne permet pas les réserves, tient à dire que ces déclarations n'affectent nullement les droits et obligations des Parties à l'Acte constitutif ni les dispositions dudit acte qui ont trait au fonctionnement de l'Organisation. Le Gouvernement italien fait notamment objection aux déclarations de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, de la République socialiste soviétique d'Ukraine, de la République socialiste soviétique de Biélorussie et de la Tchécoslovaquie relatives à la partie de la contribution de ces Etats destinée au budget ordinaire de l'ONUDI et qui correspond aux 6 p. 100 de ce budget affectés à l'assistance technique en vertu de l'annexe II de l'Acte constitutif. Les déclarations dont il s'agit sont incompatibles avec l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 13, avec les articles 14 et 15, et avec l'annexe II de l'Acte constitutif

Enregistré d'office le 12 mai 1986.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1401, p. 3, et annexe A des volumes 1401, 1402, 1403, 1404, 1405, 1406, 1410, 1411, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1423 and 1425.
[2] *Ibid.*, p. 312.

No. 24046. INTERIM AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE COMMISSION FOR THE CONSERVATION OF ANTARCTIC MARINE LIVING RESOURCES CONCERNING CERTAIN PRIVILEGES AND IMMUNITIES OF THE COMMISSION. SIGNED AT CANBERRA ON 15 AUGUST 1983[1]

EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Canberra on 30 March 1984 and at Hobart on 23 July 1984, which came into force on 23 July 1984 by the exchange of the said notes, it was agreed to extend the above-mentioned Agreement with retroactive effect from 1 January 1984.

Certified statement was registered by Australia on 2 May 1986.

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1424, No. I-24046.

N° 24046. ACCORD INTÉRIMAIRE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LA COMMISSION POUR LA CONSERVATION DE LA FAUNE ET DE LA FLORE MARINES DE L'ANTARCTIQUE RELATIF À CERTAINS PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DE LA COMMISSION. SIGNÉ À CANBERRA LE 15 AOÛT 1983[1]

PROROGATION

Aux termes d'un accord conclu sous forme d'échange de notes en date à Canberra du 30 mars 1984 et à Hobart du 23 juillet 1984, lequel est entré en vigueur le 23 juillet 1984 par l'échange desdites notes, il a été convenu de proroger l'Accord susmentionné avec effet rétroactif au 1er janvier 1984.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Australie le 2 mai 1986.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1424, n° I-24046.

No. 24049. SUBSIDIARY AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA CONCERNING SQUID JIGGING BY FISHING VESSELS OF THE REPUBLIC OF KOREA. SIGNED AT CANBERRA ON 23 NOVEMBER 1983[1]

TERMINATION *(Note by the Secretariat)*

The Government of Australia registered on 2 May 1986 the Subsidiary Agreement between the Government of Australia and the Government of the Republic of Korea concerning squid jigging by fishing vessels of the Republic of Korea signed at Canberra on 16 October 1984.[2]

The said Agreement, which came into force with retroactive effect from 1 October 1984, provides, in its article X (2), for the termination of the above-mentioned Agreement of 23 November 1983.

(2 May 1986)

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1424, No. I-24049.
[2] See p. 9 of this volume.

N° 24049. ARRANGEMENT SUBSIDIAIRE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE RELATIF À LA PÊCHE DU CALMAR PAR DES BATEAUX DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE. SIGNÉ À CANBERRA LE 23 NOVEMBRE 1983[1]

ABROGATION *(Note du Secrétariat)*

Le Gouvernement australien a enregistré le 2 mai 1986 l'Accord subsidiaire entre le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République de Corée relatif à la pêche au calmar par des navires de la République de Corée signé à Canberra le 16 octobre 1984[2].

Ledit Arrangement, qui est entré en vigueur avec effet rétroactif au 1er octobre 1984, stipule, au paragraphe 2 de l'article X, l'abrogation de l'Arrangement susmentionné du 23 novembre 1983.

(2 mai 1986)

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1424, n° I-24049.
[2] Voir p. 9 du présent volume.