



---

# *Treaty Series*

---

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

---

**VOLUME 1937**

---

# *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, 2001

Copyright © United Nations 2001  
All rights reserved  
Manufactured in the United States of America

Copyright © Nations Unies 2001  
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*

---

# *Recueil des Traités*

---

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

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

---

VOLUME 1937

1996

I. Nos. 33208-33229

---

TABLE OF CONTENTS

---

I

*Treaties and international agreements  
registered from 9 October 1996 to 11 October 1996*

	<i>Page</i>
<b>No. 33208. Brazil and Uruguay:</b> Agreement concerning activities in the field of biotechnology, supplementary to the Basic Agreement on scientific and technical cooperation. Signed at Montevideo on 27 August 1996 .....	3
<b>No. 33209. Brazil and Uruguay:</b> Agreement in the fields of scientific and legal metrology and technological information, supplementary to the Basic Agreement on scientific and technical cooperation. Signed at Montevideo on 27 August 1996 .....	5
<b>No. 33210. Brazil and United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization:</b> Protocol of Agreement, supplementary to the Revised Standard Agreement on technical assistance between Brazil and the United Nations, its specialized agencies and the International Atomic Energy Agency, on the study and development of the Brazilian ecoregions. Signed at Brasilia on 6 September 1996 .....	7
<b>No. 33211. Brazil and Republic of Korea:</b> Memorandum of understanding for the establishment of policy consultation talks. Signed at Brasilia on 11 September 1996 .....	27
<b>No. 33212. New Zealand and Multinational Force and Observers:</b> Exchange of letters constituting an agreement on the provision of a New Zealand army driver training team to the Multinational Force and Observers. Rome, 22 December 1983.....	37

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

---

VOLUME 1937

1996

1. N°s 33208-33229

---

TABLE DES MATIÈRES

---

1

*Traité et accords internationaux  
enregistrés du 9 octobre 1996 au 11 octobre 1996*

	<i>Pages</i>
<b>N° 33208. Brésil et Uruguay :</b>	
Accord relatif aux activités dans le domaine de la biotechnologie, complémentaire à l'Accord de base sur la coopération scientifique et technique. Signé à Montevideo le 27 août 1996 .....	3
<b>N° 33209. Brésil et Uruguay :</b>	
Accord dans les domaines de la métrologie scientifique et légale et de l'information technologique, complémentaire à l'Accord de base sur la coopération scientifique et technique. Signé à Montevideo le 27 août 1996 .....	5
<b>N° 33210. Brésil et Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture :</b>	
Protocole de Convention complémentaire à l'Accord de base d'assistance technique entre le Brésil et l'Organisation des Nations Unies, ses agences spécialisées et l'Agence internationale de l'énergie atomique, en matière de recherche et de développement des écotones brésiliens. Signé à Brasília le 6 septembre 1996 .....	7
<b>N° 33211. Brésil et République de Corée :</b>	
Mémorandum d'entente relatif à la tenue de consultations de haute niveau. Signé à Brasília le 11 septembre 1996 .....	27
<b>N° 33212. Nouvelle-Zélande et Force et Corps d'observateurs multinationaux :</b>	
Échange de lettres constituant un accord relatif au prêt d'une équipe néo-zélandaise pour la formation de conducteurs de véhicules militaires à la Force et au Corps d'observateurs multinationaux. Rome, 22 décembre 1983 .....	37

	Page
<b>No. 33213. New Zealand and Tuvalu:</b>	
Exchange of letters constituting an agreement on the waiver of visas. Suva, 7 November 1986 and Funafuti, 24 November 1986.....	43
<b>No. 33214. New Zealand and Nauru:</b>	
Exchange of letters constituting an agreement on the waiver of visas. Suva and Nauru, 28 November 1986.....	51
<b>No. 33215. New Zealand and Kiribati:</b>	
Exchange of letters constituting an agreement on the waiver of visas. Suva, 27 November 1986 and Tarawa, 1 December 1986.....	59
<b>No. 33216. New Zealand and Federal Republic of Germany:</b>	
Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at Bonn on 2 November 1987 .....	67
<b>No. 33217. New Zealand and Indonesia:</b>	
Air Transport Agreement relating to scheduled air transport (with annex). Signed at Djakarta on 27 May 1988 .....	111
<b>No. 33218. New Zealand and Malaysia:</b>	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Kuala Lumpur on 6 December 1989 .....	155
<b>No. 33219. New Zealand and Solomon Islands:</b>	
Exchange of notes constituting an agreement on arrangements for the visit by a contingent of the New Zealand Armed Forces to Solomon Islands for Exercise TROPIC WING 90. Honiara, 23 November 1990 .....	223
<b>No. 33220. New Zealand and Bahrain:</b>	
Memorandum of Agreement concerning the deployment of New Zealand military medical personnel. Signed at Manama on 3 February 1991 .....	225
<b>No. 33221. New Zealand and China:</b>	
Exchange of letters constituting an agreement on the establishment of consulates-general. Beijing, 9 May 1991 .....	227
<b>No. 33222. New Zealand and United States of America:</b>	
Agreement for scientific and technological cooperation (with annex). Signed at Washington on 21 May 1991 .....	235
<b>No. 33223. New Zealand and United States of America:</b>	
Exchange of notes constituting an agreement concerning restraint upon the importation of certain meats into the United States during the calendar year 1991. Washington, 4 October and 5 November 1991 .....	251

	Pages
<b>Nº 33213. Nouvelle-Zélande et Tuvalu :</b>	
Échange de lettres constituant un accord relatif à la suppression de visas. Suva, 7 novembre 1986 et Funafuti, 24 novembre 1986.....	43
<b>Nº 33214. Nouvelle-Zélande et Nauru :</b>	
Échange de lettres constituant un accord relatif à la suppression de visas. Suva et Nauru, 28 novembre 1986.....	51
<b>Nº 33215. Nouvelle-Zélande et Kiribati :</b>	
Échange de lettres constituant un accord relatif à la suppression de visas. Suva, 27 novembre 1986 et Tarawa, 1 <sup>er</sup> décembre 1986.....	59
<b>Nº 33216. Nouvelle-Zélande et République fédérale d'Allemagne :</b>	
Accord relatif aux transports aériens (avec échange de notes). Signé à Bonn le 2 novembre 1987 .....	67
<b>Nº 33217. Nouvelle-Zélande et Indonésie :</b>	
Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe). Signé à Djakarta le 27 mai 1988 .....	111
<b>Nº 33218. Nouvelle-Zélande et Malaisie :</b>	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Kuala Lumpur le 6 décembre 1989 .....	155
<b>Nº 33219. Nouvelle-Zélande et Iles Salomon :</b>	
Échange de notes constituant un accord concernant les arrangements en vue de la visite aux Iles Salomon d'un contingent des forces armées néo-zélandaises pour l'Opération TROPIC WING 90. Honiara, 23 novembre 1990 .....	223
<b>Nº 33220. Nouvelle-Zélande et Bahreïn :</b>	
Mémorandum d'Accord concernant le déploiement de personnel médical militaire néo-zélandais. Signé à Manama le 3 février 1991 .....	225
<b>Nº 33221. Nouvelle-Zélande et Chine :</b>	
Échange de lettres constituant un accord relatif à l'établissement de consulats généraux. Beijing, 9 mai 1991 .....	227
<b>Nº 33222. Nouvelle-Zélande et États-Unis d'Amérique :</b>	
Accord de coopération scientifique et technique (avec annexe). Signé à Washing- ton le 21 mai 1991 .....	235
<b>Nº 33223. Nouvelle-Zélande et États-Unis d'Amérique :</b>	
Échange de notes constituant un accord relatif à la restriction d'importation aux États-Unis de certaines viandes pendant l'année 1991. Washington, 4 octobre et 5 novembre 1991 .....	251

<b>No. 33224. New Zealand and United States of America:</b>	
Agreement concerning a framework of principles and procedures for consultations regarding trade and investment relations (with annex). Signed at Washington on 2 October 1992.....	253
<b>No. 33225. New Zealand and United States of America:</b>	
Exchange of notes constituting an agreement concerning arrangements for the installation, operation and maintenance in New Zealand of Global Sea Level Data Collection Stations (with attachment). Wellington, 18 November 1992 ..	271
<b>No. 33226. New Zealand and United States of America:</b>	
Agreement concerning defense communications services (with annexes). Signed at Wellington on 12 August 1992 and at Arlington on 18 November 1992.....	283
<b>No. 33227. New Zealand and United States of America:</b>	
Exchange of letters constituting an agreement to avoid the imposition of meat quotas in 1993. Washington, 19 January and 16 February 1993.....	363
<b>No. 33228. New Zealand and United States of America:</b>	
Exchange of letters constituting an agreement for the voluntary restraint of export to the United States for consumption of certain meats. Washington, 23 December 1993.....	365
<b>No. 33229. New Zealand and United States of America:</b>	
Memorandum of Agreement concerning the Navstar Global Positioning System (with annex). Signed at Washington on 2 September 1994.....	367
<b>ANNEX A. Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</b>	
<b>No. 10621. Agreement between the Government of the United States of America and the Government of New Zealand for the financing of certain educational and cultural exchange programs. Signed at Wellington on 3 February 1970:</b>	
Exchange of letters constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Wellington, 21 June 1995 .....	386
<b>No. 13456. Agreement for scientific and technological co-operation between the Government of the United States of America and the Government of New Zealand. Signed at Wellington on 27 February 1974:</b>	
Termination ( <i>Note by the Secretariat</i> ) .....	391

	Pages
<b>Nº 33224. Nouvelle-Zélande et États-Unis d'Amérique :</b>	
Accord relatif à un cadre de principes et de procédures régissant les consultations en matière commerciale et d'investissements (avec annexe). Signé à Washington le 2 octobre 1992 .....	253
<b>Nº 33225. Nouvelle-Zélande et États-Unis d'Amérique :</b>	
Échange de notes constituant un accord relatif aux arrangements concernant l'installation, le fonctionnement et l'entretien en Nouvelle-Zélande des Centres de prélevement de données sur le niveau global de la mer (avec pièce jointe). Wellington, 18 novembre 1992 .....	271
<b>Nº 33226. Nouvelle-Zélande et États-Unis d'Amérique :</b>	
Accord relatif aux services de communications de défense (avec annexes). Signé à Wellington le 12 août 1992 et à Arlington le 18 novembre 1992 .....	283
<b>Nº 33227. Nouvelle-Zélande et États-Unis d'Amérique :</b>	
Échange de lettres constituant un accord afin d'éviter l'imposition de quota d'importation de viande en 1993. Washington, 19 janvier et 16 février 1993 .....	363
<b>Nº 33228. Nouvelle-Zélande et États-Unis d'Amérique :</b>	
Échange de lettres constituant un accord relatif à la restriction volontaire d'exporter vers les États-Unis certaines viandes pour la consommation. Washington, 23 décembre 1993.....	365
<b>Nº 33229. Nouvelle-Zélande et États-Unis d'Amérique :</b>	
Mémorandum d'Accord relatif au Système de position globale Navstar (avec annexe). Signé à Washington le 2 septembre 1994 .....	367
<b>ANNEXE A. Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies</b>	
<b>Nº 10621. Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande relatif au financement de certains programmes d'échanges éducatifs et culturels. Signé à Wellington le 3 février 1970 :</b>	
Échange de lettres constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Wellington, 21 juin 1995 .....	389
<b>Nº 13456. Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande relatif à la coopération scientifique et technique. Signé à Wellington le 27 février 1974 :</b>	
Abrogation ( <i>Note du Secrétariat</i> ) .....	391

<b>No. 15830.</b> Agreement between the Government of the Republic of Singapore and the Government of New Zealand for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income. Signed at Singapore on 21 August 1973:	
Second Protocol to the above-mentioned Agreement. Signed at Singapore on 1 July 1993 .....	392
<b>No. 15845.</b> Agreement between the Government of New Zealand and the Government of Malaysia for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income. Signed at Kuala Lumpur on 19 March 1976:	
Second Protocol to the above-mentioned Agreement. Signed at Kuala Lumpur on 14 July 1994 .....	397
<b>No. 18557.</b> Agreement on fisheries between the Government of New Zealand and the Government of Japan. Signed at Wellington on 1 September 1978:	
Extensions .....	403
<b>No. 22063.</b> Agreement between the Government of New Zealand and the Government of Fiji for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income. Signed at Wellington on 27 October 1976:	
Third Protocol to the above-mentioned Agreement. Signed at Suva on 14 April 1994 .....	404
<b>No. 22065.</b> Agreement between New Zealand and Japan for air services. Signed at Auckland on 18 January 1980:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement, as amended. Tokyo, 13 May 1993 .....	409
Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement of 18 January 1980, as amended. Wellington, 25 October 1995 .....	417
<b>No. 22074.</b> Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of Nauru concerning air services. Signed at Wellington on 5 August 1980:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the route schedule to the above-mentioned Agreement, as amended. Suva and Nauru, 28 November 1986 .....	424

	<i>Pages</i>
<b>Nº 15830. Convention entre le Gouvernement de la République de Singapour et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu. Signée à Singapour le 21 août 1973 :</b>	
Deuxième Protocole à la Convention susmentionnée. Signé à Singapour le 1 <sup>er</sup> juillet 1993 .....	395
<b>Nº 15845. Convention entre le Gouvernement néo-zélandais et le Gouvernement malaisien tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu. Siguée à Kuala Lumpur le 19 mars 1976 :</b>	
Deuxième Protocole à l'Accord susmentionné. Signé à Kuala Lumpur le 14 juillet 1994.....	401
<b>Nº 18557. Accord sur la pêche entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement du Japon. Sigué à Wellington le 1<sup>er</sup> septembre 1978 :</b>	
Prorogations .....	403
<b>Nº 22063. Accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de Fidji tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu. Signé à Wellington le 27 octobre 1976 :</b>	
Troisième Protocole à Accord susmentionné. Signé à Suva le 14 avril 1994.....	407
<b>Nº 22065. Accord entre la Nouvelle-Zélande et le Japon relatif aux services aériens. Signé à Auckland le 18 janvier 1980 :</b>	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné, tel que modifié. Tokyo, 13 mai 1993.....	414
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné du 18 janvier 1980, tel que modifié. Wellington, 25 octobre 1995 .....	421
<b>Nº 22074. Accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de Nauru relatif aux services aériens. Signé à Wellington le 5 août 1980 :</b>	
Échange de lettres constituant un accord modifiant le tableau de routes à l'Accord susmentionné, tel que modifié. Suva et Nauru, 28 novembre 1986.....	428

**No. 22075. Exchange of letters constituting an agreement between New Zealand and the European Economic Community on trade in mutton, lamb and goatmeat. Brussels, 17 October 1980:**

Exchange of letters constituting an agreement complementing the above-mentioned agreement and comprising an understanding relevant to the first indent of clause 2 of that agreement. Brussels, 12 July 1984.....	431
Exchange of letters constituting an agreement referring to the exchange of letters completing the above-mentioned Agreement of 17 October 1980 and comprising an understanding relevant to the first indent of clause 2 of that agreement. Brussels, 12 July 1984 .....	432
Second exchange of letters constituting an agreement complementing the above-mentioned Agreement of 17 October 1980 and comprising an understanding relevant to the first subparagraph of clause 2 of that agreement. Brussels, 17 March 1987 .....	433
Exchange of letters constituting an agreement relating to the adjustment of the above-mentioned Agreement of 17 October 1980 (with related exchange of letters). Brussels, 18 October 1989.....	434
Exchange of letters constituting an agreement extending to the adjustment to the above-mentioned Agreement of 17 October 1980 (with related exchange of letters). Brussels, 23 December 1992 .....	435
Exchange of letters constituting an agreement extending the adaptation to the above-mentioned Agreement of 17 October 1980. Brussels, 14 January 1994 ...	436
Exchange of letters constituting an agreement extending the adaptation to the above-mentioned Agreement of 17 October 1980. Brussels, 27 February 1995 .....	437
Exchange of letters constituting an agreement adjusting the quantities provided for in the voluntary restraint agreement on trade in sheepmeat and goatmeat as a result of the enlargement of the Community. Brussels, 8 November 1995 .....	438

**No. 22082. Exchange of letters constituting an agreement on the participation of New Zealand in the Sinai Multinational Force and Observers. Alexandria, Virginia, 18 March 1982, and Washington, 19 March 1982:**

Exchange of notes constituting an agreement extending the above-mentioned Agreement. Rome, 20 March 1996 and Wellington, 27 March 1996 .....	439
--	-----

**No. 25650. Agreement between the Government of the People's Republic of China and the Government of New Zealand on scientific and technological cooperation. Signed at Beijing on 23 March 1987:**

Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Wellington, 29 November 1994.....	444
---	-----

<b>Nº 22075.</b> Échange de lettres constituant un accord entre la Nouvelle-Zélande et la Communauté économique européenne sur le commerce des viandes de moutou, d'agneau et de chèvre. Bruxelles, 17 octobre 1980 :	
Échange de lettres constituant un accord complétant l'Accord susmentionné et constituant un arrangement relatif au premier alinéa de la clause 2 de cet accord. Bruxelles, 12 juillet 1984 .....	431
Échange de lettres constituant un accord se référant à l'échange de lettres complétant l'Accord susmentionné du 17 octobre 1980 et constituant un arrangement relatif au premier alinéa de la clause 2 de cet accord. Bruxelles, 12 juillet 1984 .....	432
Second échange de lettres constituant un accord complétant l'Accord susmentionné 17 octobre 1980 et constituant un arrangement relatif au premier alinéa de la clause 2 de cet accord. Bruxelles, 17 mars 1987 .....	433
Échange de lettres constituant un accord concernant l'adaptation de l'Accord susmentionné du 17 octobre 1980 (avec échange de lettres connexe). Bruxelles 18 octobre 1989 .....	434
Échange de lettres constituant un accord prorogeant l'adaptation de l'Accord susmentionné du 17 octobre 1980 (avec échange de lettres connexe). Bruxelles, 23 décembre 1992 .....	435
Échange de lettres constituant un accord prorogeant l'adaptation de l'Accord susmentionné du 17 octobre 1980. Bruxelles 14 janvier 1994 .....	436
Échange de lettres constituant un accord prorogeant l'adaptation de l'Accord susmentionné du 17 octobre 1980. Bruxelles, 27 février 1995 .....	437
Échange de lettres constituant un accord portant adaptation des quantités prévues à l'accord d'autolimitation conclu sur le commerce des viandes ovine et caprine à la suite de l'élargissement de la Communauté. Bruxelles, 8 novembre 1995 .....	438
<b>Nº 22082.</b> Échange de lettres constituant un accord relatif à la participation de la Nouvelle-Zélande à la Force et au Corps d'observateurs multinationaux dans le Sinaï. Alexandria (Virginie), 18 mars 1982, et Waslington, 19 mars 1982 :	
Échange de notes constituant un accord prorogeant l'Accord susmentionné. Rome, 20 mars 1996 et Wellington, 27 mars 1996 .....	442
<b>Nº 25650.</b> Accord de coopération scientifique et technologique entre le Gouvernement de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande. Signé à Beijing le 23 mars 1987 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Wellington, 29 novembre 1994 .....	448

<b>No. 27475. Agreement between Australia and New Zealand concerning collaboration in the acquisition of surface combatants for the Royal Australian Navy and the Royal New Zealand Navy. Signed at Canberra on 14 December 1989:</b>	
Exchange of letters constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement (with appendices). Canberra, 19 and 24 April 1995 .....	450
<b>No. 28953. Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Kingdom of Thailand. Signed at Wellington on 5 August 1987:</b>	
Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement (with annexes). Bangkok, 9 June and 15 October 1992.....	451
<b>No. 29467. International Singar Agreement, 1992. Concluded at Geneva on 20 March 1992:</b>	
Accession by Costa Rica .....	469

	<i>Pages</i>
<b>Nº 27475. Accord entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande de collaboration en vue de l'acquisition de frégates pour la marine royale australienne et la marine royale néo-zélandaise. Signé à Canberra le 14 décembre 1989 :</b> Échange de lettres constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné (avec annexes). Canberra, 19 et 24 avril 1995 .....	450
<b>Nº 28953. Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande. Signé à Wellington le 5 août 1987 :</b> Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné, tel que modifié (avec annexes). Bangkok, 9 juin et 15 octobre 1992 .....	462
<b>Nº 29467. Accord international de 1992 sur le sucre. Conclu à Genève le 20 mars 1992 :</b> Adhésion du Costa Rica .....	469

#### 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 9 October 1996 to 11 October 1996*

*Nos. 33208 to 33229*

---

*Traité et accords internationaux*

*enregistrés*

*du 9 octobre 1996 au 11 octobre 1996*

*Nos 33208 à 33229*



No. 33208

---

**BRAZIL  
and  
URUGUAY**

**Agreement concerning activities in the field of biotechnology,  
supplementary to the Basic Agreement on scientific and  
technical cooperation. Signed at Montevideo on 27 Au-  
gust 1996**

*Authentic texts: Portuguese and Spanish.*

*Registered by Brazil on 10 October 1996.*

---

**BRÉSIL  
et  
URUGUAY**

**Accord relatif aux activités dans le domaine de la biotech-  
nologie, complémentaire à l'Accord de base sur la coopé-  
ration scientifique et technique. Sigué à Montevideo le  
27 août 1996**

*Textes authentiques : portugais et espagnol.*

*Enregistré par le Brésil le 10 octobre 1996.*

## [TRANSLATION]

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN BRAZIL AND URUGUAY CONCERNING ACTIVITIES IN THE FIELD OF BIOTECHNOLOGY, SUPPLEMENTARY TO THE BASIC AGREEMENT<sup>2</sup> ON SCIENTIFIC AND TECHNICAL COOPERATION

---

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

## [TRADUCTION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE BRÉSIL ET L'URUGUAY RELATIF AUX ACTIVITÉS DANS LE DOMAINE DE LA BIOTECHNOLOGIE, COMPLÉMENTAIRE À L'ACCORD DE BASE<sup>2</sup> SUR LA COOPÉRATION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

---

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

---

<sup>1</sup> Came into force on 27 August 1996 by signature, in accordance with article V.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1036, p. 137.

Vol. 1937, I-33208

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 27 août 1996 par la signature, conformément à l'article V.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1036, p. 137.

No. 33209

---

**BRAZIL  
and  
URUGUAY**

**Agreement in the fields of scientific and legal metrology and  
technological information, supplementary to the Basic  
Agreement on scientific and technical cooperation.  
Signed at Montevideo on 27 August 1996**

*Authentic texts: Portuguese and Spanish.  
Registered by Brazil on 10 October 1996.*

---

**BRÉSIL  
et  
URUGUAY**

**Accord dans les domaines de la métrologie scientifique et  
légale et de l'information technologique, complémen-  
taire à l'Accord de base sur la coopération scientifique et  
technique. Signé à Montevideo le 27 août 1996**

*Textes authentiques : portugais et espagnol.  
Enregistré par le Brésil le 10 octobre 1996.*

## [TRANSLATION]

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN BRAZIL AND URUGUAY IN THE FIELDS OF SCIENTIFIC AND LEGAL METROLOGY AND TECHNOLOGY INFORMATION, SUPPLEMENTARY TO THE BASIC AGREEMENT<sup>2</sup> ON SCIENTIFIC AND TECHNICAL COOPERATION

## [TRADUCTION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE BRÉSIL ET L'URUGUAY DANS LES DOMAINES DE LA MÉTROLOGIE SCIENTIFIQUE ET LÉGALE ET DE L'INFORMATION TECHNOLOGIQUE, COMPLÉMENTAIRE À L'ACCORD DE BASE<sup>2</sup> SUR LA COOPÉRATION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

---

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

---

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

---

---

<sup>1</sup> Came into force on 27 August 1996 by signature, in accordance with article IX.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1036, p. 137.

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 27 août 1996 par la signature, conformément à l'article IX.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1036, p. 137.

No. 33210

---

BRAZIL  
and  
UNITED NATIONS EDUCATIONAL,  
SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION

Protocol of Agreement, supplementary to the Revised Standard Agreement on technical assistance between Brazil and the United Nations, its specialized agencies and the International Atomic Energy Agency, on the study and development of the Brazilian ecotones. Signed at Brasília on 6 September 1996

*Authentic texts: Portuguese and French.*

*Registered by Brazil on 10 October 1996.*

---

BRÉSIL  
et  
ORGANISATION DES NATIONS UNIES  
POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE  
ET LA CULTURE

Protocole de Convention complémentaire à l'Accord de base d'assistance technique entre le Brésil et l'Organisation des Nations Unies, ses agences spécialisées et l'Agence internationale de l'énergie atomique, en matière de recherche et de développement des écotones brésiliens.  
Signé à Brasília le 6 septembre 1996

*Textes authentiques : portugais et français.*

*Enregistré par le Brésil le 10 octobre 1996.*

## [PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

AJUSTE COMPLEMENTAR ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURAL (UNESCO) AO ACORDO BÁSICO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA ENTRE O BRASIL E A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, SUAS AGÊNCIAS ESPECIALIZADAS E A AGÊNCIA INTERNACIONAL DE ENERGIA ATÔMICA EM MATÉRIA DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO DOS ECÓTONOS BRASILEIROS

---

O Governo da República Federativa do Brasil

e

A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura  
(doravante denominados “Partes Contratantes”),

Considerando que as relações de cooperação entre o Governo brasileiro e a UNESCO foram fortalecidas com o apoio do Acordo Básico de Assistência Técnica entre o Governo da República Federativa do Brasil com a Organização das Nações Unidas, suas Agências Especializadas e a Agência Internacional de Energia Atômica, assinado no Rio de Janeiro, a 29 de dezembro de 1964;

Considerando o estreitamento da cooperação e o desenvolvimento do intercâmbio de experiências proporcionados pelo Acordo de Cooperação Técnica em Matéria Educacional, Científica e Técnica entre o Governo da República Federativa do Brasil e a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, assinado em Paris, em 29 de janeiro de 1981;

Considerando que a cooperação científica, técnica e institucional na área de meio ambiente e de desenvolvimento sustentável têm interesse específico para as Partes;

Considerando o documento intitulado “Programa Internacional de Pesquisa e Desenvolvimento dos Ecótonos Brasileiros” elaborado pelo Grupo de Trabalho instituído pela Portaria Ministerial de nº 226/95, do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, bem como as conclusões e recomendações do Workshop Internacional sobre o mesmo Programa, realizado em Lagoa da Confusão, no Estado do Tocantins, de 05 a 08 de março de 1996;

Lembrando os objetivos do Protocolo de Intenções, assinado em 02 de junho de 1994, entre o Ministério da Educação e do Desporto (MEC) da República Federativa do Brasil e a UNESCO, referente ao Programa UNITWIN e às Cátedras UNESCO,

Ajustam o seguinte:

## ARTIGO I

### Objetivos

O Ajuste Complementar tem os seguintes objetivos:

- a) reunir as competências das instituições de pesquisa, de cooperação técnica e científica e de financiamento, em nível nacional e internacional, com vistas a aprofundar os conhecimentos relativos aos ecótonos brasileiros;
- b) implantar, nas referidas zonas, um processo de desenvolvimento sustentável, de modo que os recursos naturais dos ecótonos possam ser utilizados em benefício das populações locais e da humanidade, garantindo sua preservação, sua conservação e seu uso sustentável;
- c) desenvolver, em função dos conhecimentos, tecnologias adaptadas a essas zonas, transferindo-as às populações locais, e aos setores público e privado, no contexto da legislação brasileira, normas internacionais e interesses da sociedade;
- d) reforçar as instituições envolvidas nesses campos, principalmente as universidades, estabelecendo mecanismos de parceria, de divulgação e transmissão dos resultados obtidos;
- e) desenvolver, a partir da Universidade do Tocantins, no âmbito do Programa UNITWIN e das Cátedras UNESCO, uma rede internacional de universidades e de instituições de pesquisa e de formação nas áreas abrangidas pelo Programa.

ARTIGO II  
Da Execução

1. O Governo da República Federativa do Brasil designa:
  - a) o Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, doravante denominado "MMA" e seus órgãos e instituições vinculadas como responsáveis pela execução das ações decorrentes do presente Ajuste Complementar, conforme suas finalidades e atribuições, e
  - b) o Governo do Estado de Tocantins como responsável especial e sede do Programa pela execução das ações decorrentes do presente Ajuste Complementar, conforme suas finalidades e atribuições.
2. A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, doravante denominada "UNESCO" designa o seu Escritório de Representação no Brasil como instituição responsável pela execução das ações decorrentes do presente Ajuste Complementar, em colaboração com os setores da Educação e das Ciências Exatas e Naturais, na Sede.

ARTIGO III  
Obrigações das Partes Contratantes

1. Ao Governo brasileiro caberá:
  - a) Por meio do MMA:
    - i) reunir recursos próprios e/ou mobilizar recursos externos, em nível nacional e internacional, para a administração do Programa e o desenvolvimento de seus eixos de pesquisa;
    - ii) garantir o funcionamento da direção e dos serviços técnico-administrativos do Programa e constituir, em articulação com as demais Partes, o Conselho Técnico-Científico e a Secretaria Executiva, que serão respectivamente encarregados de definir as orientações do Programa e de garantir sua execução;

iii) coordenar o Programa com outros projetos e/ou instituições, em nível nacional e internacional, que atuam nas mesmas áreas, ou que desenvolvam linhas de pesquisa complementares ao Programa.

b) Por meio do Governo do Estado do Tocantins:

i) colocar à disposição do Programa, via Secretaria de Planejamento, Secretaria de Meio Ambiente, Universidade do Tocantins e demais instituições envolvidas, governamentais ou privadas, a infra-estrutura necessária ao desenvolvimento das atividades previstas;

ii) fornecer os meios necessários ao funcionamento da infra-estrutura acima referida;

iii) instituir e coordenar, juntamente com os demais executores, um Conselho Consultivo para o Programa, cujo estatuto e composição serão definidos posteriormente.

2. À UNESCO caberá:

a) solicitar a cooperação e estimular o apoio das instituições de pesquisa, de cooperação científica e técnica, e de financiamento a nível internacional, particularmente aquelas ligadas ao sistema das Nações Unidas, a fim de integrá-las ao Programa;

b) fornecer cooperação científica, técnica e institucional ao Programa, na qualidade de membro do Conselho Técnico-Científico, em função de seus meios;

c) favorecer a participação das instituições que fazem parte do Programa nas atividades desenvolvidas pela UNESCO em áreas similares, em particular no âmbito dos programas "Man and Biosphere" - MAB, do Programa Hidrológico Internacional - PHI e da biodiversidade.

#### ARTIGO IV

##### Implantação do Programa

1. O Grupo de Trabalho instituído pela Portaria Ministerial nº 226/MMA, de 31 de agosto de 1995, elaborará o projeto de regulamento interno do Programa, indicando a composição e as atribuições dos citados Conselhos e da Secretaria Executiva, bem como as formas de engajamento e de participação científica, técnica, institucional e financeira das instituições, projetos e entidades que venham a ser integrados ao Programa.
2. O Grupo de Trabalho acima mencionado garantirá a administração do Programa até a constituição dos Conselhos e da Secretaria Executiva.

#### ARTIGO V

##### Entrada em Vigor, Emendas e Duração

1. O presente Ajuste Complementar entrará em vigor na data da assinatura pelas Partes Contratantes. Terá duração indeterminada.
2. O presente Ajuste Complementar poderá ser emendado com o consentimento das Partes Contratantes.
3. O presente Ajuste Complementar poderá ser denunciado por notificação escrita de uma das Partes Contratantes e expirará no prazo de 6 (seis) meses, a contar da data do recebimento da notificação.
4. As obrigações contratadas pelas Partes em função do presente Ajuste Complementar subsistirão após sua denúncia, na medida em que for necessário, conforme o parágrafo 3 acima.

#### ARTIGO VI

##### Solução de Controvérsias

Qualquer diferença ou divergência decorrente da implementação do disposto neste Ajuste Complementar deverá ser resolvida amigavelmente, por consulta ou negociação entre as Partes Contratantes, sem participação de terceiros ou tribunal internacional.

ARTIGO VII  
Privilégiros e Imunidades da UNESCO

Os participantes do Programa não serão considerados agentes ou membros do Quadro de Pessoal da UNESCO e não poderão beneficiar-se das vantagens, imunidades e reembolsos não mencionados neste Documento. Eles não estão autorizados a comprometer a UNESCO a assumir obrigações que não estejam expressamente mencionadas no presente Ajuste Complementar.

Feito em Brasília, em 06 de setembro de 1996, em dois exemplares originais, nos idiomas português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo  
da República Federativa do Brasil:

Pela Organização das Nações Unidas  
para a Educação, a Ciência e a Cultura:

PROTOCOLE DE CONVENTION<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT  
DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE (UNESCO) COMPLÉMENTAIRE  
À L'ACCORD DE BASE D'ASSISTANCE TECHNIQUE ENTRE LE BRÉSIL ET L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES, SES AGENCES SPÉCIALISÉES ET L'AGENCE D'ÉNERGIE ATOMIQUE, EN MATIÈRE DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT DES ECOTONES BRÉSILIENS

---

L'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture  
(UNESCO)

et

Le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil

( dorénavant dénommés "Parties Contractantes" )

CONSIDERANT que les relations de coopération entre l'UNESCO et le Gouvernement brésilien ont été renforcées par l'Accord d'assistance technique entre le Brésil, l'O.N.U., ses agences spécialisées et l'AIEA du 29 décembre 1964<sup>2</sup>,

CONSIDERANT le resserrement des liens de coopération et le développement des échanges d'expériences dues à l'Accord de Coopération Technique en matière d'éducation, de science et de technique signé entre l'UNESCO et la République Fédérative du Brésil le 29 janvier 1981<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 6 septembre 1996 par la signature, conformément à l'article V.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 684, p. 249.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 1292, p. 213.

CONSIDERANT que la coopération scientifique, technique et institutionnelle dans le domaine de l'environnement et du développement durable ont un intérêt spécifique pour les Parties,

CONSIDERANT le document intitulé "Programme International de Recherche et Développement des Ecotones Brésiliens" élaboré par le Groupe de Travail institué par l'arrêté ministériel n° 226 du 31 août 1995 du Ministère de l'Environnement, des Ressources Hydriques et de l'Amazonie Légale, ainsi que les conclusions et recommandations de l'Atelier International sur le Programme qui a eu lieu à Lagoa da Confusão, dans l'Etat du Tocantins, du 5 au 8 mars 1996.

RAPPELANT les objectifs du Protocole d'Intention signé le 2 juin 1994 entre le Ministère de l'Education et du Sport (MEC) de la République du Brésil et l'UNESCO concernant le Programme UNITWIN et des Chaires UNESCO.

Sont d'accord pour le suivant:

## ARTICLE I: OBJECTIFS

Le Protocole de Convention a les objectifs suivants:

- a) Rassembler les compétences des institutions de recherche, de coopération technique et scientifique et de financement au niveau national et international, en vue d'approfondir les connaissances relatives aux écotones brésiliens.

b) Implanter, dans les zones concernées, un processus de développement durable, de façon à ce que les ressources naturelles des écotones puissent être utilisées au bénéfice des populations locales et de l'humanité, garantissant leur préservation, leur conservation et leur usage durable.

c) Développer, en fonction de l'état des connaissances, des technologies adaptées à ces zones, en les transférant aux populations locales, secteurs public et privé, dans le cadre de la législation brésilienne, des normes internationales et des intérêts de la société.

d) Renforcer les institutions impliquées dans ces domaines, notamment les universités, en établissant des mécanismes de partenariat, de divulgation et de la diffusion des résultats obtenus.

e) Développer, à partir de l'Université du Tocantins, dans le cadre du Programme UNITWIN et des Chaires UNESCO, un réseau international d'universités et d'instituts de recherche et de formation dans les domaines du projet.

## **ARTICLE II EXECUTION**

**1. Le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil nomme:**

**a. Le Ministère de l'Environnement, des Ressources Hydrauliques et de l'Amazonie Légale, dorénavant le MMA, et ses organes et institutions**

responsables pour l'exécution des actions comprises dans le présent Protocole de Convention en conformité avec ses finalités et attributions;

b. Le Gouvernement de l'Etat du Tocantins responsable spécial et siège du Programme pour l'exécution des actions comprises dans le présent Protocole de Convention, en conformité avec ses finalités et attributions.

2. L'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, dorénavant l'UNESCO, nomme son Bureau de Représentation au Brésil responsable pour l'exécution des actions comprises dans le présent Protocole de Convention en collaboration avec les secteurs de l'Education et celui des Sciences Exactes et Naturelles au Siège.

### **ARTICLE III OBLIGATION DES PARTIES CONTRACTANTES**

1. Le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil doit,

a) Par le biais du MMA:

i) Rendre disponibles des ressources propres et/ou mobiliser des ressources externes au niveau national et international, pour l'administration du Programme et le développement de ses axes de recherche.

ii) Assurer le fonctionnement de la direction et des services technico-administratifs du Programme et constituer en articulation avec les autres parties, le Conseil Technico-Scientifique et le Secrétariat Exécutif qui seront

respectivement chargés de définir les orientations du Programme et d'assurer sa mise en oeuvre.

iii) Coordonner le programme avec d'autres projets et/ou institutions à niveau national et international agissant dans les mêmes domaines, ou qui développent des axes de recherche complémentaires du Programme.

b) Par le biais du Gouvernement de l'Etat du Tocantins:

i) Fournir au Programme, à travers le Secrétariat de Planification, le Secrétariat de l'Environnement, l'Université du Tocantins, et autres institutions concernées, gouvernementales ou privées, les infrastructures nécessaires pour le développement des activités prévues.

ii) Fournir les moyens nécessaires pour le fonctionnement de l'infrastructure ci-dessus mentionnée.

iii) Créer et coordonner, conjointement avec les autres organismes exécuteurs, un Conseil Consultatif pour le Programme, dont le statut et la composition seront définis ultérieurement.

2. L'UNESCO doit:

a) Solliciter la coopération et stimuler le soutien des institutions de recherche, de coopération scientifique et technique, de financement au niveau international, particulièrement celles liées au système des Nations Unies, en vue de les faire participer au Programme.

b) Fournir une coopération scientifique, technique et institutionnelle au Programme, en qualité de membre du Conseil Technico-Scientifique, en fonction de ses moyens.

c) Favoriser la participation des institutions parties prenantes du Programme dans les activités que l'UNESCO développe dans les domaines similaires, en particulier, au sein des programmes MAB (L'Homme et la Biosphère), PHI (Programme Hydrologique International) et de la Biodiversité.

#### **ARTICLE IV MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME**

1. Le Groupe de Travail institué par l'arrêté du MMA, n° 226 du 31 août 1995 élaborera le projet de règlement interne du Programme indiquant la composition et les attributions des dits Conseils et du Secrétariat Exécutif, ainsi que les formes d'engagement et de participation scientifique, technique, institutionnelle et financière des institutions, projets et entités qui viendraient à être intégrées au Programme.
2. Le Groupe de travail indiqué ci-dessus assurera l'administration du Programme jusqu'à la constitution des Conseils et du Secrétariat Exécutif.

#### **ARTICLE V DATE D'ENTREE EN VIGUEUR, AMENDEMENTS ET DUREE**

1. Le présent Protocole de Convention entrera en vigueur à la date de la signature par les Parties Contractantes. Il aura une durée indéterminée.

2. Le présent Protocole de Convention pourra être amendé avec le consentement des Parties Contractantes.

3. Le présent Protocole de Convention pourra être dénoncé par voie de notification écrite par l'une des Parties Contractantes et prendra fin six mois après réception de cette notification.

4. Les obligations contractées par les Parties au titre du présent Protocole de Convention subsisteront après son dénoncement, dans la mesure où ce sera nécessaire conformément au paragraphe 3 ci-dessus.

## **ARTICLE VI REGLEMENT DES DIFFERENDS**

Tout différend ou divergence relatif à la mise en oeuvre des dispositions du présent Protocole de Convention devra être réglé par entente amiable, par consultation ou négociation, entre les Parties Contractantes sans la participation de tiers ou de tribunal international.

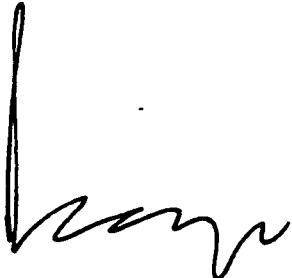
## **ARTICLE VII PRIVILEGES ET IMMUNITES DE L'UNESCO**

Les participants à ce Programme ne seront pas considérés comme agents ou membres du personnel de l'UNESCO. Ils ne pourront pas jouir des avantages, immunités, remboursements non prévus dans le présent

**Protocole. Ils ne sont pas autorisés non plus à engager l'UNESCO à assumer des obligations qui n'y sont pas explicitement mentionnées.**

Fait à Brasilia, le 06 septembre 1996, en deux exemplaires originaux en portugais et en français, en deux textes identiques.

Pour l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture :



1

Pour le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil :



2

---

<sup>1</sup> Federico Mayor Zaragoza.

<sup>2</sup> Luiz Felipe Lampreia.

## [TRANSLATION — TRADUCTION]

**PROTOCOL OF AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO) SUPPLEMENTARY TO THE REVISED STANDARD AGREEMENT ON TECHNICAL ASSISTANCE BETWEEN BRAZIL AND THE UNITED NATIONS, ITS SPECIALIZED AGENCIES AND THE INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY, ON THE STUDY AND DEVELOPMENT OF THE BRAZILIAN ECOTONES**

The Government of the Federative Republic of Brazil and  
The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Considering that cooperative relations between the Government of Brazil and UNESCO have been strengthened by the Revised Standard Agreement on technical assistance between the Government of the United States of Brazil and the United Nations, its specialized agencies and the International Atomic Energy Agency of 29 December 1964,<sup>2</sup>

Considering the strengthening of ties of cooperation and the development of exchanges of experience as a result of the Agreement on Technical Cooperation in the fields of education, science and culture signed on 29 January 1981<sup>3</sup> between the Government of the Federative Republic of Brazil and UNESCO,

Considering that scientific, technical and institutional cooperation in the field of the environment and sustainable development are of particular interest to the Parties,

Considering the document containing the international programme for Research and Development of the Brazilian Ecotones drafted by the working group established by ministerial decree No. 226/95 of 31 August 1995 of the Ministry of the Environment, Water Resources and Legal Amazonia, as well as the conclusions and recommendations of the international workshop on the Programme held at Lagoa da Confusão, Tocantins State, from 5 to 8 March 1996,

Recalling the objectives of the Protocol of Intention signed on 2 June 1994 between the Ministry of Education and Sport of the Federative Republic of Brazil and UNESCO concerning the UNITWIN/UNESCO Chairs Programme,

Agree as follows:

<sup>1</sup> Came into force on 6 September 1996 by signature, in accordance with article V.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 684, p. 248.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 1292, p. 213.

*Article I***OBJECTIVES**

The objectives of this Protocol of Agreement are as follows:

(a) To mobilize the skills of national and international research, technical and scientific cooperation and funding establishments with a view to furthering knowledge of the Brazilian ecotones;

(b) To introduce, in the zones concerned, a process of sustainable development, so that the natural resources of ecotones may be used to benefit local populations and humankind, through action to ensure their preservation, conservation and sustainable use;

(c) To develop, in the light of available knowledge, technologies adapted to those zones, by transferring them to local populations, and to the public and private sectors, within the framework of Brazilian legislation, international norms and the interests of society;

(d) To strengthen institutions involved in such fields, in particular universities, by establishing mechanisms for partnership, disclosure and dissemination of results obtained;

(e) To develop, at the University of Tocantins and within the framework of the UNITWIN/UNESCO Chairs Programme, an international network of universities and research and training establishments in the various areas of the Programme.

*Article II***IMPLEMENTATION**

1. The Government of the Federative Republic of Brazil designates:

(a) The Ministry of the Environment, Water Resources and Legal Amazonia, hereinafter referred to as "MMA", and its bodies and institutions as responsible for implementing activities under this Protocol of Agreement, in conformity with its objectives and mandate;

(b) The Tocantins State administration, which, as the headquarters of the Programme, is especially responsible for the implementation of activities under this Protocol of Agreement, in conformity with its objectives and mandate.

2. The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, hereinafter referred to as "UNESCO", designates its Office in Brazil as responsible for the implementation of activities under this Protocol of Agreement, in collaboration with its Education and Exact and Natural Sciences sectors at Headquarters.

*Article III***OBLIGATIONS OF THE CONTRACTING PARTIES**

1. The Government of the Federative Republic of Brazil shall:

(a) Through the MMA:

(i) Make its own resources available and/or mobilize outside resources at the national and international levels for the administration of the Programme and the development of its research themes;

- (ii) Ensure the functioning of the management and technical and administrative services of the Programme and, in conjunction with the other parties, establish a Technical and Scientific Council and Executive Secretariat which shall be respectively entrusted with defining and implementing Programme policy;
- (iii) Coordinate the Programme with other projects and/or institutions at the national and international levels operating in the same fields or developing additional research themes for the Programme.

(b) Through the Tocantins State administration:

- (i) Provide the Programme, through the Planning Secretariat, the Environment Secretariat, the University of Tocantins and other governmental or private establishments involved, with the necessary infrastructure to develop the planned activities;
- (ii) Provide the necessary resources to ensure the functioning of such infrastructure;
- (iii) Establish and coordinate, jointly with other executive bodies, a Programme Advisory Council, whose statute and composition shall be established in due course.

2. UNESCO shall:

- (a) Seek the cooperation and encourage the support of international bodies concerned with research, scientific and technical cooperation and funding, particularly those associated with the United Nations system, in order to promote their participation in the Programme;
- (b) Render scientific, technical and institutional assistance to the Programme, as a member of the Technical and Scientific Council, and according to available resources;
- (c) Encourage the involvement of those establishments participating in the Programme in UNESCO activities in similar fields, especially the Programme on Man and the Biosphere (MAB), the International Hydrological Programme (IHP) and the Biodiversity Programme.

#### *Article IV*

##### PROGRAMME IMPLEMENTATION

1. The working group established by MMA decree No. 226 of 31 August 1995 shall draft the Programme's rules of procedure, which shall specify the composition and mandate of the said Councils and the Executive Secretariat and the types of commitment and scientific, technical, institutional and financial participation of any establishments, projects and entities that are integrated into the Programme.

2. The working group specified above shall administer the Programme until the Councils and the Executive Secretariat are established.

#### *Article V*

##### ENTRY INTO FORCE, AMENDMENT AND DURATION

1. This Protocol of Agreement shall enter into force on the date of signature by the Contracting Parties. Its duration shall be indefinite.

2. This Protocol of Agreement may be amended by agreement of the Contracting Parties.
3. This Protocol of Agreement may be denounced by written notice of either Contracting Party and shall be terminated six months after receipt of such notice.
4. The obligations contracted by the Parties under this Protocol of Agreement shall subsist following its denunciation, insofar as may be necessary pursuant to paragraph 3 above.

*Article VI*

**SETTLEMENT OF DISPUTES**

Any dispute or difference over the implementation of the provisions of this Protocol of Agreement shall be settled by amicable agreement, consultation or negotiation between the Contracting Parties without the involvement of a third party or an international tribunal.

*Article VII*

**PRIVILEGES AND IMMUNITIES OF UNESCO**

Programme participants shall not be considered agents or staff members of UNESCO. They shall not benefit from advantages, immunities or reimbursements not envisaged in this Protocol of Agreement. Nor shall they be authorized to commit UNESCO to obligations which are not specifically indicated herein.

DONE at Brasília on 6 September 1996, in duplicate, in the Portuguese and French languages, both texts being equally authentic.

For the United Nations Educational,  
Scientific and Cultural Organization:

FEDERICO MAYOR ZARAGOZA

For the Government  
of the Federative Republic of Brazil:

LUIZ FELIPE LAMPREIA



No. 33211

---

**BRAZIL  
and  
REPUBLIC OF KOREA**

**Memorandum of understanding for the establishment of policy consultation talks. Signed at Brasília on 11 September 1996**

*Authentic texts: Portuguese, Korean and English.  
Registered by Brazil on 10 October 1996.*

---

**BRÉSIL  
et  
RÉPUBLIQUE DE CORÉE**

**Mémorandum d'entente relatif à la tenue de consultations de haute niveau. Signé à Brasília le 11 septembre 1996**

*Textes authentiques : portugais, coréen et anglais.  
Enregistré par le Brésil le 10 octobre 1996.*

## [PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

MEMORANDUM DE ENTENDIMENTO PARA ESTABELECER  
CONSULTAS POLÍTICAS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA  
FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA  
CORÉIA

---

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República da Coréia  
(doravante denominados "as Partes"),

Movidos pela vontade de aumentar e consolidar os laços existentes, entre os dois países, mediante a cooperação;

Cientes da necessidade de troca de informações por intermédio de contatos bilaterais regulares;

Reafirmando a intenção de desenvolver um diálogo que inclua não apenas assuntos bilaterais, mas também temas internacionais de interesse comum;

Convencidos de que essas consultas favorecerão o entendimento mútuo e a cooperação que ambos os países desfrutam em diferentes foros e organizações internacionais, em particular as Nações Unidas;

Acordam o seguinte:

ARTIGO I

As Partes decidem estabelecer consultas políticas regulares de alto nível (doravante denominadas "as consultas") entre representantes do Ministério das Relações Exteriores da República Federativa do Brasil e do Ministério dos Negócios Estrangeiros da República da Coréia.

ARTIGO II

As consultas serão realizadas anualmente, ou com maior freqüência caso as circunstâncias exijam, e terão lugar em Brasília e em Seul, alternadamente.

As datas, a agenda, o nível e a duração de cada reunião serão determinados pelos canais diplomáticos.

### ARTIGO III

As consultas e seus resultados não serão consolidados na forma de comunicados oficiais ou declarações conjuntas, a menos que as Partes, conjuntamente, decidam fazê-lo de outra maneira. Não obstante, cada Parte poderá fornecer à imprensa informações pertinentes sobre as consultas.

### ARTIGO IV

As Partes poderão, ademais de suas consultas regulares, organizar encontros de peritos e grupos de trabalho especiais, para estudar questões de interesse comum.

### ARTIGO V

1. Este Memorandum de Entendimento poderá ser modificado ou emendado mediante consentimento mútuo das Partes.
2. Este Memorandum de Entendimento entrará em vigor na data de sua assinatura e permanecerá válido por um período de 5 (cinco) anos, após o qual será renovado automaticamente por períodos sucessivos de 1 (um) ano. Qualquer das Partes poderá denunciar este Memorandum de Entendimento, mediante notificação prévia de 6 (seis) meses a outra Parte, por escrito.

Feito em Brasilia, em 31 de setembro de 1996, em dois exemplares originais, nas línguas portuguesa, coreana e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

Pelo Governo  
da República Federativa do Brasil:

LUIZ FELIPE LAMPREIA

Pelo Governo  
da República da Coréia:

GONG RO-MYUNG

## [KOREAN TEXT — TEXTE CORÉEN]

**브라질연방공화국 정부와 대한민국 정부간의  
정책협의회 설치에 관한 양해각서**

---

브라질연방공화국 정부와 대한민국 정부(이하 “당사자”라 한다)는,

양국간의 기존 관계를 협력을 통하여 증진하고 더욱 공고히 하기를  
희망하고,

정기적인 상호 접촉을 통한 정보 교환의 지속적 필요성을 인식하고,

양국간 사안은 물론 공통의 관심사인 국제문제를 토의하는 대화를 발전  
시키려는 의도를 재확인하고,

긴밀한 협의가 다양한 국제 회의와 기구, 특히 유엔에서 양국이 향유하는  
상호이해와 협력을 증진시킬 것을 확신하여,

다음과 같이 합의하였다.

**제 1 조**

당사자는 브라질연방공화국 외무부의 대표와 대한민국 외무부의 대표로  
구성되는 정기 고위정책협의회(이하 “협의회”라 한다)를 설치한다.

**제 2 조**

협의회는 연 1회 또는 필요시 1회이상 브라질리아와 서울에서 번갈아  
개최된다. 각 회의의 개최일자, 의제, 레벨 그리고 기간은 외교경로를 통하여  
결정한다.

### 제 3 조

협의회의 회의와 그 결과는 상호간 달리 합의되지 아니하는 한 공식 성명서나 공동선언문의 형식으로 발표하지 아니한다. 상기에도 불구하고 각 당사자는 협의회와 관련된 정보를 언론에 제공할 수 있다.

### 제 4 조

당사자는 공통관심사인 제반 문제에 관하여 협의하기 위하여 정기 협의회에 추가로 전문가 그룹 및 실무작업반을 조직할 수 있다.

### 제 5 조

1. 이 양해각서는 당사자간 상호합의에 의하여 수정 또는 보충할 수 있다.
2. 이 양해각서는 서명일에 발효하여 5년간 유효하고 그 이후에는 매년 자동적으로 연장된다. 일방당사자는 타방당사자에게 6개월이전의 서면통보로써 이 양해각서를 종료시킬 수 있다.

1996년 9월 일 브라질리아에서 동등히 정본인 포르투갈어본, 한국어본 및 영어본으로 각 2부 작성하였다. 해석상 상위가 있을 경우에는 영어본이 우선한다.

  
브라질연방공화국 정부를 대표하여

  
대한민국 정부를 대표하여

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING<sup>1</sup> FOR THE ESTABLISHMENT OF POLICY CONSULTATION TALKS BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA

---

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the Republic of Korea  
(hereinafter referred to as "the Parties"),

Inspired by the desire to increase and further consolidate existing ties between the two countries through cooperation;

Conscious of the ongoing need for an exchange of information through regular bilateral contacts;

Reaffirming the intention to develop a dialogue that includes not only bilateral matters but also international themes of common interest;

Convineed that close consultation will enhance the mutual understanding and cooperation that both countries enjoy in various international fora and organizations, in particular in the United Nations;

Have agreed as follows:

ARTICLE I

The Parties hereby establish regular high-level policy consultation talks (hereinafter referred to as "the talks") between the representatives of the Ministry of External Relations of the Federative Republic of Brazil and the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Korea.

---

<sup>1</sup> Came into force on 11 September 1996 by signature, in accordance with article V.

## ARTICLE II

The talks will be held annually, or more frequently if circumstances demand, and will take place in Brasilia and Seoul on an alternating basis. The dates, agenda, level and duration of each meeting will be determined through diplomatic channels.

## ARTICLE III

The talks and their results will not be set out in the form of official communiqués or joint statements, unless otherwise mutually agreed. Notwithstanding the above, each Party may give the media pertinent information on the talks.

## ARTICLE IV

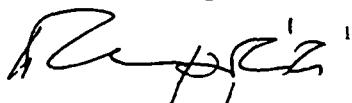
The Parties may, in addition to their regular talks, organize meetings of experts and special working groups in order to study questions of common interest.

## ARTICLE V

1. This Memorandum of Understanding may be modified or supplemented by mutual consent of the Parties.
2. This Memorandum of Understanding will come into effect upon the date of its signature and will remain in effect for a period of 5 (five) years, after which it will be renewed automatically for successive 1 (one) year periods. Either Party may terminate this Memorandum of Understanding by giving 6 (six) months advance written notification to the other Party.

Done in Brasilia, on September 11, 1996, in duplicate, in the Portuguese, Korean and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government  
of the Federative Republic of Brazil:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Luiz Felipe Lampreia".<sup>1</sup>

For the Government  
of the Republic of Korea:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gong Ro-Myung".<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Luiz Felipe Lampreia.  
<sup>2</sup> Gong Ro-Myung.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**MÉMORANDUM D'ENTENTE<sup>1</sup> RELATIF À LA TENUE DE CONSULTATIONS DE HAUT NIVEAU ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE**

Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et

Le Gouvernement de la République de Corée

(Ci-après dénommés « les Parties »)

Mus par le désir d'élargir et de consolider les liens existant entre les deux pays au moyen de la coopération;

Conscients de la nécessité de procéder à des échanges de renseignements dans le cadre de contacts bilatéraux régnliers;

Réaffirmant l'intention de nouer un dialogue qui ne porte pas seulement sur des questions bilatérales mais s'étende à des thèmes internationaux d'intérêt commun;

Convaincus que des consultations étroites renforceront la compréhension mutuelle et la coopération dont les deux pays bénéficient dans les diverses instances et organisations internationales, notamment l'Organisation des Nations Unies;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article I*

Les Parties décident par les présentes de procéder régulièrement à des consultations de haut niveau sur des questions de politique générale (ci-après dénommées les « consultations ») entre les représentants du Ministère des relations extérieures de la République fédérative du Brésil et le Ministère des affaires étrangères de la République de Corée.

*Article II*

Les consultations se tiendront chaque année, ou plus souvent si les circonstances le requièrent, et se dérouleront alternativement à Brasília et à Séoul. Les dates, l'ordre du jour, le niveau et la durée de chaque réunion seront fixés par les voies diplomatiques.

*Article III*

Les consultations et les conclusions auxquelles elles auront abouti ne feront pas l'objet de communiqués officiels ni de déclarations communes, à moins que les Parties n'en conviennent autrement. Nonobstant ces dispositions, il est loisible à chacune des Parties de donner aux médias des renseignements pertinents relatifs aux consultations.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 11 septembre 1996 par la signature, conformément à l'article V.

*Article IV*

Outre ces consultations tenues sur une base régulière, les Parties pourront organiser des réunions d'experts et des groupes de travail spéciaux pour étudier des questions d'intérêt commun.

*Article V*

1. Le présent Mémorandum d'entente pourra être notifié ou complété par assentiment mutuel des Parties.

2. Le présent Mémorandum d'entente entrera en vigueur à la date de sa signature pour une durée de cinq (5) ans et sera automatiquement reconduit d'année en année. Chacune des Parties pourra y mettre fin moyennant un préavis écrit de six mois à l'autre Partie.

FAIT à Brasília le 11 septembre 1996, en double exemplaire, dans les langues portugaise, coréenne et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement  
de la République fédérative du Brésil :

LUIZ FELIPE LAMPREIA

Pour le Gouvernement  
de la République de Corée :

GONG RO-MYUNG

No. 33212

---

NEW ZEALAND  
and  
**MULTINATIONAL FORCE AND OBSERVERS**

**Exchange of letters constituting an agreement on the provision of a New Zealand army driver training team to the Multinational Force and Observers. Rome, 22 December 1983**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
**FORCE ET CORPS D'OBSERVATEURS  
MULTINATIONAUX**

**Échange de lettres constituant un accord relatif au prêt d'une équipe néo-zélandaise pour la formation de conducteurs de véhicules militaires à la Force et au Corps d'observateurs multinationaux. Rome, 22 décembre 1983**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BE-TWEEN NEW ZEALAND AND THE MULTINATIONAL FORCE AND OBSERVERS ON THE PROVISION OF A NEW ZEALAND ARMY DRIVER TRAINING TEAM TO THE MULTINATIONAL FORCE AND OBSERVERS

I

MULTINATIONAL FORCE AND OBSERVERS  
ROME, ITALY

22 December 1983

Dear Mr. Chargé,

I have the honor to refer to the exchange of letters of 18 and 19 March 1982,<sup>2</sup> with accompanying Annexes, Protocol, Aide Memoire and Exchange of Letters, constituting an agreement on New Zealand's participation in the Multinational Force and Observers (MFO) and to the discussions which have taken place between the MFO and the Government of New Zealand concerning the provision of additional New Zealand personnel to the MFO to conduct a short-term course for members of the MFO on the safe operation of heavy vehicles and on driver techniques for the operation of vehicles in the Sinai environment.

I wish to confirm that the MFO shall pay the cost of commercial air transport for the personnel from New Zealand to the Sinai and return and that the MFO shall pay all support costs of the personnel during the course. I wish to propose that the legal status, including privileges and immunities, of the personnel during their temporary assignment with the MFO should be governed by the terms of the agreement on New Zealand's participation in the MFO.

I have the honor to propose that, if the foregoing is acceptable to the Government of New Zealand, this letter and your reply to that effect shall constitute an agreement on the provision of a New Zealand driver training team to the MFO.

Very sincerely yours,



LEAMON R. HUNT  
Director General

The Honorable  
Daniel Richards  
Chargé d'Affaires, a.i.  
Embassy of New Zealand Via Zara, 28  
Roma

<sup>1</sup> Came into force on 22 December 1983 by the exchange of the said letters.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1325, p. 11.

## II

NEW ZEALAND EMBASSY  
ROME

22 December 1983

Dear Mr. Director-General,

I have the honour to refer to your letter of 22 December 1983 concerning the provision of a New Zealand driver training team to the Multinational Force and Observers, the text of which reads as follows:

[See letter I]

I am please to confirm that the proposals contained in your letter are acceptable to the Government of New Zealand and that your letter and this reply shall together constitute an agreement on the provision of the team.

Yours sincerely,

J. D. L. RICHARDS  
Chargé d'Affaires, a.i.

Mr. Leamon R. Hunt  
Director-General  
Multinational Force and Observers  
Rome

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> RELATIF  
AU PRÊT D'UNE ÉQUIPE NÉO-ZÉLANDAISE POUR LA FOR-  
MATION DE CONDUCTEURS DE VÉHICULES MILITAIRES  
À LA FORCE ET AU CORPS D'OBSERVATEURS MULTINA-  
TIONAUX

## I

FORCE ET CORPS D'OBSERVATEURS MULTINATIONAUX  
ROME, ITALIE

Le 22 décembre 1983

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur de me référer à l'échange de lettres des 18 et 19 mars 1982<sup>2</sup>, avec annexe, protocole, aide-mémoire et échange de lettres connexes, constituant un accord relatif à la participation de la Nouvelle-Zélande à la Force et au Corps d'observateurs multinationaux, ainsi qu'aux entretiens qui se sont déroulés entre la Force multinationale et le Gouvernement néo-zélandais concernant le prêt à la Force et au Corps d'observateurs d'un personnel néo-zélandais supplémentaire chargé d'encadrer, à l'intention des membres de la Force, un stage de courte durée sur la conduite sans danger de véhicules lourds et sur les techniques de conduite des véhicules dans le Sinaï.

Je tiens à confirmer que la Force multinationale prendra en charge le coût du transport commercial par air de ce personnel depuis la Nouvelle-Zélande jusqu'au Sinaï et retour, et qu'elle prendra également en charge tous les frais d'entretien de ce personnel durant le stage. Je souhaite proposer que son statut juridique, y compris les priviléges et immunités durant son affectation auprès de la Force multinationale, soient régis par l'Accord relatif à la participation de la Nouvelle-Zélande à la Force multinationale.

J'ai l'honneur de proposer que, si ce qui précède rencontre l'agrément du Gouvernement néo-zélandais, la présente lettre et votre réponse en ce sens constituent un accord relatif au prêt à la Force multinationale d'une équipe néo-zélandaise pour la formation de conducteurs de véhicules.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 22 décembre 1983 par l'échange desdites lettres.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1325, p. 11.

Veuillez agréer, etc.

Le Directeur général,  
LEAMON R. HUNT

S. E. M. Daniel Richards  
Charge d'affaires, a.i.  
Ambassade de Nouvelle-Zélande  
Via Zara, 28  
Rome

## II

AMBASSADE DE NOUVELLE-ZÉLANDE  
ROME

Le 22 décembre 1983

Monsieur le Directeur général,

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre du 22 décembre 1983 concernant le prêt à la Force et au Corps d'observateurs multinationaux d'une équipe néo-zélandaise pour la formation de conducteurs de véhicules militaires, lettre dont la teneur suit :

[*Voir lettre I*]

J'ai l'honneur de confirmer que les propositions contenues dans votre lettre rencontrent l'agrément du Gouvernement néo-zélandais et que votre lettre ainsi que la présente réponse constituent ensemble un accord concernant ce prêt.

Veuillez agréer, etc.

Le Chargé d'affaires, a.i.,  
J. D. L. RICHARDS

M. Leamon R. Hunt  
Directeur général  
Force et Corps d'observateurs multinationaux  
Rome

---

No. 33213

---

NEW ZEALAND  
and  
TUVALU

**Exchauge of letters constituting an agreement on the waiver  
of visas. Suva, 7 Novemher 1986 and Funafuti, 24 No-  
vember 1986**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
TUVALU

**Échange de lettres constituant un accord relatif à la suppres-  
sion de visas. Suva, 7 novembre 1986 et Funafuti, 24 no-  
vembre 1986**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

---

## EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN NEW ZEALAND AND TUVALU ON THE WAIVER OF VISAS

---

### I

NEW ZEALAND HIGH COMMISSION  
SUVA, FIJI

7 November 1986

My Dear Prime Minister,

I have the honour to refer to recent discussions between representatives of our two Governments concerning arrangements to facilitate travel between our two countries and to suggest that a visa agreement in the following terms be concluded between the Government of Tuvalu and the Government of New Zealand:

1 Tuvalu citizens holding valid Tuvalu passports may enter New Zealand as temporary visitors without obtaining a visa provided their intended stay does not exceed three months.

2 New Zealand citizens holding valid New Zealand passports may enter Tuvalu as temporary visitors without obtaining a visa provided their intended stay does not exceed three months.

3 The foregoing shall not exempt Tuvalu or New Zealand citizens from the respective requirements of the New Zealand or Tuvalu authorities regarding entry, residence (whether temporary or permanent), and employment or occupation of foreigners. Persons who are unable to satisfy the respective immigration authorities that they comply with these requirements shall be liable to be refused permission to enter or land.

4 These provisions shall not restrict the appropriate authorities in New Zealand or Tuvalu from denying entry into their territories of any person they may consider undesirable or from temporarily suspending this Agreement for reasons of public order, health or security.

---

<sup>1</sup> Came into force on 1 December 1986, in accordance with the provisions of the said letters.

5 For the purposes of the foregoing:

A The term 'temporary visitors' in paragraph one and two shall include business visitors but shall not include persons who enter New Zealand or Tuvalu with the intention of taking up employment or of engaging in a profession or occupation.

B The term "New Zealand", where used as a territorial description shall exclude the Cook Islands, Niue and Tokelau.

6 The Agreement shall remain in force until ninety days after the date on which either party notifies the other in writing of its desire to terminate the Agreement.

7 If the foregoing terms are acceptable to the Government of Tuvalu I have the honour to propose that this letter and your reply to that effect shall constitute an Agreement between our two Governments which shall enter into force on 1st December 1986.

Please accept Prime Minister, the assurances of my highest consideration.

Yours sincerely,



ROD GATES  
High Commissioner

The Rt. Hon.  
Dr Tomasi Puapua PC  
Prime Minister  
Funafuti  
Tuvalu

## II

TUVALU GOVERNMENT  
OFFICE OF THE PRIME MINISTER

Date: 24 November 1986

Your Excellency,

I have the honour to refer to recent discussions between representatives of our two Government concerning arrangements to facilitate travel between our two countries and to your letter of 7 November 1986, in which you suggested that a visa agreement in the following terms be concluded between the Government of New Zealand and the Government of Tuvalu.

[See letter I]

I have the honour to confirm that the foregoing is acceptable to the Government of Tuvalu which agrees that your letter together with this reply shall constitute an agreement between our two Governments on this matter.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.



TOMASI PUAPUA  
Prime Minister

His Excellency  
Mr. Rod Gates  
High Commissioner  
New Zealand High Commission  
Suva

---

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE  
LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET TUVALU CONSTITUANT UN  
ACCORD RELATIF À LA SUPPRESSION DE VISAS**

**I**

NEW ZEALAND HIGH COMMISSION  
SUVA, FIJI

Le 7 novembre 1986

Monsieur le Premier Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux récents entretiens entre des représentants de nos deux Gouvernements concernant les arrangements à prendre pour faciliter les voyages entre nos deux pays et de proposer que soit conclu entre le Gouvernement de Tuvalu et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande un Accord relatif aux visas, qui serait conçu dans les termes suivants :

1. Les ressortissants de Tuvalu munis d'un passeport tuvaluan en cours de validité seront autorisés à se rendre en Nouvelle-Zélande comme visiteurs temporaires sans avoir à obtenir un visa sous réserve que leur séjour n'excédera pas trois mois.

2. Les ressortissants de la Nouvelle-Zélande munis d'un passeport néo-zélandais en cours de validité seront autorisés à se rendre à Tuvalu comme visiteurs temporaires sans avoir à obtenir un visa sous réserve que leur séjour n'excédera pas trois mois.

3. Les dispositions ci-dessus ne dispensent pas les ressortissants de Tuvalu ou de la Nouvelle-Zélande de l'obligation de satisfaire aux conditions requises respectivement par les autorités de la Nouvelle-Zélande et de Tuvalu concernant l'entrée, la résidence (temporaire ou permanente) et l'emploi ou les activités professionnelles des étrangers. Les personnes qui ne sont pas en mesure de satisfaire les autorités d'immigration respectives qu'elles remplissent lesdites conditions peuvent se voir refuser l'autorisation d'entrer sur le territoire.

4. Les dispositions qui précèdent n'empêchent pas les autorités compétentes de la Nouvelle-Zélande ou de Tuvalu de refuser l'entrée sur leur territoire à toutes personnes qu'elles peuvent considérer indésirables ou de suspendre temporairement l'application du présent Accord pour des raisons d'ordre public, de santé ou de sécurité.

5. Aux fins de ce qui précède :

A) L'expression « visiteurs temporaires » figurant aux paragraphes un et deux s'applique aux voyages d'affaires mais non aux séjours des personnes qui se

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986, conformément aux dispositions desdites lettres.

rendent en Nouvelle-Zélande ou à Tuvalu dans l'intention d'y occuper un emploi ou d'y exercer des activités professionnelles ou autres.

B) Lorsqu'il désigne le territoire, le terme « Nouvelle-Zélande » ne s'applique pas aux îles Cook, à Nioué et aux Tokélaou.

6. Le présent Accord demeurera en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai de 90 jours commençant à courir le jour de la notification par écrit par l'une ou l'autre des Parties à l'autre Partie de son intention d'y mettre fin.

7. Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de Tuvalu, j'ai l'honneur de proposer que la présente lettre et votre réponse en ce sens constituent un Accord entre nos deux Gouvernements qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986.

Je saisiss cette occasion, etc.

Le Haut Commissaire,  
ROD GATES

Son Excellence  
Monsieur Tomasi Puapua PC  
Premier Ministre  
Funafuti  
Tuvalu

## II

GOUVERNEMENT DE TUVALU  
BUREAU DU PREMIER MINISTRE

Le 24 novembre 1986

Monsieur le Haut Commissaire,

J'ai l'honneur de me référer aux récent entretiens entre les représentants de nos deux Gouvernements concernant les arrangements à prendre pour faciliter les voyages entre nos deux pays et à votre lettre du 7 novembre 1986 dans laquelle vous proposez qu'un accord sur les visas soit conclu entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de Tuvalu dans les termes suivants.

[*Voir lettre I*]

J'ai l'honneur de vous informer que les arrangements qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de Tuvalu et de confirmer que votre lettre et la présente réponse constituent un Accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, Monsieur le Haut Commissaire, etc.

Le Premier Ministre,  
TOMASI PUAPUA

Son Excellence  
Monsieur Rod Gates  
Haut Commissaire  
Haut Commissariat de Nouvelle-Zélande  
Suva

---



No. 33214

---

**NEW ZEALAND  
and  
NAURU**

**Exchange of letters constituting an agreement on the waiver  
of visas. Suva and Nauru, 28 November 1986**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
NAURU**

**Échange de lettres constituant un accord relatif à la suppression  
de visas. Suva et Nauru, 28 novembre 1986**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BE-TWEEN NEW ZEALAND AND KIRIBATI ON THE WAIVER OF VISAS

---

### I

NEW ZEALAND HIGH COMMISSION  
SUVA, FIJI

28th November 1986

Your Excellency,

I have the honour to refer to recent discussions between representatives of our two Governments concerning arrangements to facilitate travel between our two countries and to suggest that a visa agreement in the following terms be concluded between the Government of Nauru and the Government of New Zealand:

1 Nauru citizens holding valid Nauru passports may enter New Zealand as temporary visitors without obtaining a visa provided their intended stay does not exceed three months.

2 New Zealand citizens holding valid New Zealand passports may enter Nauru as temporary visitors without obtaining a visa provided their intended stay does not exceed three months.

3 The foregoing shall not exempt Nauru or New Zealand citizens from the respective requirements of the New Zealand or Nauru authorities regarding entry, residence (whether temporary or permanent), and employment or occupation of foreigners. Persons who are unable to satisfy the respective immigration authorities that they comply with these requirements shall be liable to be refused permission to enter or land.

4 These provisions shall not restrict the appropriate authorities in New Zealand or Nauru from denying entry into their territories of any person they may consider undesirable or from temporarily suspending this Agreement for reasons of public order, health or security.

---

<sup>1</sup> Came into force on 1 December 1996, in accordance with the provisions of the said letters.

5 For the purposes of the foregoing:

A The term 'temporary visitors' in paragraph one and two shall include business visitors but shall not include persons who enter New Zealand or Nauru with the intention of taking up employment or of engaging in a profession or occupation.

B The term "New Zealand", where used as a territorial description shall exclude the Cook Islands, Niue and Tokelau.

6 The Agreement shall remain in force until ninety days after the date on which either party notifies the other in writing of its desire to terminate the Agreement.

7 If the foregoing terms are acceptable to the Government of Nauru I have the honour to propose that this letter and your reply to that effect shall constitute an Agreement between our two Governments which shall enter into force on 1st December 1986.

Please accept Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

Yours sincerely,



ROD GATES  
High Commissioner

His Excellency  
Mr. Hammer DeRoburt GCMG OBE MP  
President of the Republic of Nauru  
Nauru

## II

REPUBLIC OF NAURU

Nauru, 28th November 1986

Excellency,

I have the honour to refer to recent discussions between representatives of our two countries and also your letter dated 28th November 1986, concerning arrangements to facilitate travel between our two countries suggesting that a visa agreement in the following terms be concluded between the Government of Nauru and the Government of New Zealand:

[See letter I]

The foregoing terms, as suggested in your letter dated 28th November 1986 are acceptable to the Government of Nauru and I have the honour to confirm that your said letter and my present reply to it shall constitute an Agreement between our two Governments which shall enter into force on 1st December 1986.

Please accept Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

Yours sincerely,



HAMMER DEROBURT  
President and Minister  
for External Affairs

His Excellency  
Rod Gates  
New Zealand High Commissioner  
Suva  
Fiji

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**ÉCHANGE DE LETTRES ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET  
NAURU CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> RELATIF À LA SUP-  
PRESSION DE VISAS**

---

**I**

Le 28 novembre 1986

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de me référer aux récents entretiens entre des représentants de nos deux Gouvernements concernant les arrangements à prendre pour faciliter les voyages entre nos deux pays et de proposer que soit conclu entre le Gouvernement de Nauru et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande un Accord relatif aux visas, qui serait conçu dans les termes suivants :

1. Les ressortissants de Nauru munis d'un passeport nauruan en cours de validité seront autorisés à se rendre en Nouvelle-Zélande comme visiteurs temporaires sans avoir à obtenir un visa sous réserve que leur séjour n'excédera pas trois mois.

2. Les ressortissants de la Nouvelle-Zélande munis d'un passeport néo-zélandais en cours de validité seront autorisés à se rendre à Nauru comme visiteurs temporaires sans avoir à obtenir un visa sous réserve que leur séjour n'excédera pas trois mois.

3. Les dispositions ci-dessus ne dispensent pas les ressortissants de Nauru ou de la Nouvelle-Zélande de l'obligation de satisfaire aux conditions requises respectivement par les autorités de la Nouvelle-Zélande et de Nauru concernant l'entrée, la résidence (temporaire ou permanente) et l'emploi ou les activités professionnelles des étrangers. Les personnes qui ne sont pas en mesure de satisfaire les autorités d'immigration respectives qu'elles remplissent lesdites conditions peuvent se voir refuser l'autorisation d'entrer sur le territoire.

4. Les dispositions qui précèdent n'empêchent pas les autorités compétentes de la Nouvelle-Zélande ou de Nauru de refuser l'entrée sur leur territoire à toutes personnes qu'elles peuvent considérer indésirables ou de suspendre temporairement l'application du présent Accord pour des raisons d'ordre public, de santé ou de sécurité.

5. Aux fins de ce qui précède :

A) L'expression « visiteurs temporaires » figurant aux paragraphes un et deux s'applique aux voyages d'affaires mais non aux séjours des personnes qui se rendent en Nouvelle-Zélande ou en Nauru dans l'intention d'y occuper un emploi ou d'y exercer des activités professionnelles ou autres.

B) Lorsqu'il désigne le territoire, le terme « Nouvelle-Zélande » ne s'applique pas aux îles Cook, à Nioué et aux Tokélaou.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986, conformément aux dispositions desdites lettres.

6. Le présent Accord demeurera en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai de 90 jours commençant à courir le jour de la notification par écrit par l'une ou l'autre des Parties à l'autre Partie de son intention d'y mettre fin.

7. Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de Nauru, j'ai l'honneur de proposer que la présente lettre et votre réponse en ce sens constituent un Accord entre nos deux Gouvernements qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986.

Je saisiss cette occasion, etc.

Le Haut Commissaire,  
ROD GATES

Son Excellence

Monsieur Hammer DeRoburt GCMG OBE MP  
Président de la République de Nauru  
Nauru

## II

## RÉPUBLIQUE DE NAURU

Nauru, le 28 novembre 1986

Monsieur le Haut Commissaire,

J'ai l'honneur de me référer aux récents entretiens entre des représentants de nos deux Gouvernements et à votre lettre du 28 novembre 1986 concernant les arrangements à prendre pour faciliter les voyages entre nos deux pays et qui propose que soit conclu entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de Nauru un Accord relatif aux visas, qui serait conçu dans les termes suivants :

[*Voir lettre I*]

J'ai l'honneur de vous informer que les arrangements proposés dans votre lettre du 28 novembre 1986 rencontrent l'agrément du Gouvernement de Nauru et de vous confirmer que ladite lettre et ma présente réponse constituent un Accord entre nos deux Gouvernements, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986.

Veuillez agréer, Monsieur le Haut Commissaire, etc.

Le Président et Ministre  
des affaires extérieures,

HAMMER DEROBURT

Son Excellence

Monsieur Rod Gates

Haut Commissaire de Nouvelle-Zélande

Suva

Fidji



No. 33215

---

NEW ZEALAND  
and  
KIRIBATI

**Exchange of letters constitnting an agreement on the waiver  
of visas. Snva, 27 November 1986 and Tarawa, 1 De-  
cember 1986**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
KIRIBATI

**Échange de lettres constituant un accord relatif à la snppres-  
sion de visas. Snva, 27 novembre 1986 et Tarawa, 1<sup>er</sup> dé-  
cembre 1986**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BE-TWEEN NEW ZEALAND AND NAURU ON THE WAIVER OF VISAS

---

I

NEW ZEALAND HIGH COMMISSION  
SUVA, FIJI

27 November 1986

Dear President,

I have the honour to refer to recent discussions between representatives of our two Governments concerning arrangements to facilitate travel between our two countries and to suggest that a visa agreement in the following terms be concluded between the Government of Kiribati and the Government of New Zealand:

1 Kiribati citizens holding valid Kiribati passports may enter New Zealand as temporary visitors without obtaining a visa provided their intended stay does not exceed three months.

2 New Zealand citizens holding valid New Zealand passports may enter Kiribati as temporary visitors without obtaining a visa provided their intended stay does not exceed three months.

3 The foregoing shall not exempt Kiribati or New Zealand citizens from the respective requirements of the New Zealand or Kiribati authorities regarding entry, residence (whether temporary or permanent), and employment or occupation of foreigners. Persons who are unable to satisfy the respective immigration authorities that they comply with these requirements shall be liable to be refused permission to enter or land.

4 These provisions shall not restrict the appropriate authorities in New Zealand or Kiribati from denying entry into their territories of any person they may consider undesirable or from temporarily suspending this Agreement for reasons of public order, health or security.

---

<sup>1</sup> Came into force on 1 December 1986, in accordance with the provisions of the said letters.

5 For the purposes of the foregoing:

- A The term 'temporary visitors' in paragraph one and two shall include business visitors but shall not include persons who enter New Zealand or Kiribati with the intention of taking up employment or of engaging in a profession or occupation.
- B The term "New Zealand", where used as a territorial description shall exclude the Cook Islands, Niue and Tokelau.

6 The Agreement shall remain in force until ninety days after the day on which either party notifies the other in writing of its desire to terminate the Agreement.

7 If the foregoing terms are acceptable to the Government of Kiribati I have the honour to propose that this letter and your reply to that effect shall constitute an Agreement between our two Governments which shall enter into force on 1st December 1986.

Please accept Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

Yours sincerely,



NICK HURLEY  
Acting High Commissioner

His Excellency

The Rt. Hon. Ieremia Tabai GCMG  
President of the Republic of Kiribati  
Tarawa  
Kiribati

## II

1 December 1986

FA: 23/2

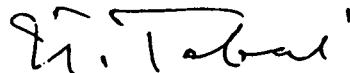
Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of 27 November 1986 which reads as follows:

[See letter I]

I have the honour to confirm on behalf of the Government of the Republic of Kiribati the foregoing arrangements and to agree that Your Excellency's letter and this letter shall be regarded as constituting an Agreement between our two governments, which will enter into force on 1st December 1986.

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



I. T. TABAI  
Beretitenti

His Excellency  
Mr. R. Gates  
New Zealand High Commissioner  
Suya  
Fiji

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**ÉCHANGE DE LETTRES ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET  
KIRIBATI CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> RELATIF À LA SUP-  
PRESSION DE VISAS**

**I**

NEW ZEALAND HIGH COMMISSION  
SUVA, FIJI

Le 27 novembre 1986

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de me référer aux récents entretiens entre des représentants de nos deux Gouvernements concernant les arrangements à prendre pour faciliter les voyages entre nos deux pays et de proposer que soit conclu entre le Gouvernement de Kiribati et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande un Accord relatif aux visas, qui serait conçu dans les termes suivants :

1. Les ressortissants de Kiribati munis d'un passeport kiribati en cours de validité seront autorisés à se rendre en Nouvelle-Zélande comme visiteurs temporaires sans avoir à obtenir un visa sous réserve que leur séjour n'excédera pas trois mois.
2. Les ressortissants de la Nouvelle-Zélande munis d'un passeport néo-zélandais en cours de validité seront autorisés à se rendre à Kiribati comme visiteurs temporaires sans avoir à obtenir un visa sous réserve que leur séjour n'excédera pas trois mois.
3. Les dispositions ci-dessus ne dispensent pas les ressortissants de Kiribati ou de la Nouvelle-Zélande de l'obligation de satisfaire aux conditions requises respectivement par les autorités de la Nouvelle-Zélande et de Kiribati concernant l'entrée, la résidence (temporaire ou permanente) et l'emploi ou les activités professionnelles des étrangers. Les personnes qui ne sont pas en mesure de satisfaire les autorités d'immigration respectives qu'elles remplissent lesdites conditions peuvent se voir refuser l'autorisation d'entrer sur le territoire.
4. Les dispositions qui précèdent n'empêchent pas les autorités compétentes de la Nouvelle-Zélande ou de Kiribati de refuser l'entrée sur leur territoire à toutes personnes qu'elles peuvent considérer indésirables ou de suspendre temporairement l'application du présent Accord pour des raisons d'ordre public, de santé ou de sécurité.
5. Aux fins de ce qui précède :

- A) L'expression « visiteurs temporaires » figurant aux paragraphes un et deux s'applique aux voyages d'affaires mais non aux séjours des personnes qui se

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986, conformément aux dispositions desdites lettres.

rendent en Nouvelle-Zélande ou à Kiribati dans l'intention d'y occuper un emploi ou d'y exercer des activités professionnelles ou autres.

B) Lorsqu'il désigne le territoire, le terme « Nouvelle-Zélande » ne s'applique pas aux îles Cook, à Nioué et aux Tokélaou.

6. Le présent Accord demeurera en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai de quatre-vingt-dix jours à partir du jour de la notification par écrit par l'une ou l'autre des Parties à l'autre Partie de son intention d'y mettre fin.

7. Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de Kiribati, j'ai l'honneur de proposer que la présente lettre et votre réponse en ce sens constituent un Accord entre nos deux Gouvernements qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986.

Je saisiss cette occasion, etc.

Le Haut Commissaire par intérim,  
NICK HURLEY

Son Excellence

Monsieur Ieremia Tabai GCMG  
Président de la République de Kiribati  
Tarawa  
Kiribati

## II

Le 1<sup>er</sup> décembre 1986

FA : 23/2

Monsieur le Haut Commissaire,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 novembre 1986 qui se lit comme suit :

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de vous confirmer, au nom du Gouvernement de la République de Kiribati, que les arrangements qui précèdent rencontrent notre agrément et d'accepter que votre lettre et la présente réponse constituent un Accord entre nos deux Gouvernements, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986.

Veuillez agréer, Monsieur le Haut Commissaire, etc.

I. T. TABAI  
Beretitenti

Son Excellence  
Monsieur R. Gates  
Haut Commissaire de Nouvelle-Zélande  
Suva  
Fidji

---



**No. 33216**

---

**NEW ZEALAND  
and  
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**

**Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at  
Bonn on 2 November 1987**

*Authentic texts: English and German.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec échange de notes).  
Signé à Bonn le 2 novembre 1987**

*Textes authentiques : anglais et allemand.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## AIR TRANSPORT AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN NEW ZEALAND AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

---

New Zealand  
and  
the Federal Republic of Germany

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,<sup>2</sup> and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

### Article 1

#### Definitions

(1) For the purposes of the present Agreement, unless the text otherwise requires:

- a) the term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;
- b) the term "designated airline" shall mean an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of the present Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

---

<sup>1</sup> Came into force on 23 December 1992 by notification, in accordance with article 18.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(2) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" shall, for the purpose of the present Agreement, have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention of December 7, 1944, on International Civil Aviation as amended at present or in future, provided that, in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude the Cook Islands, Niue and Tokelau.

## Article 2

### Grant of Rights

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines over the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article,

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to land in its territory for non-traffic purposes

and

- c) the right to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article, in order to take on or discharge passengers, mail and/or cargo on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an exchange of notes between the Governments of the Contracting Parties.

(3) Nothing in paragraphs (1) and (2) of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right to take 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

#### Designation and Authorization of Airlines

(1) The international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement may be started at any time, provided

- a) the Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (1) of Article 2 are granted, has designated one or several airlines in writing, and
- b) the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, give without delay the said authorization to operate the international air service.

(3) Each Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

(4) Each Contracting Party may withhold the exercise of the rights provided for in Article 2 of the present Agreement from any airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Party itself.

### Article 4

#### Revocation or Suspension of Operating Authorizations

(1) Each Contracting Party may revoke, suspend, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph (2) of

Article 3 of the present Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of the present Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph (4) of Article 3 is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultation as provided for in Article 13 of the present Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

(2) Each Contracting Party shall have the right by written communication to the other Contracting Party to replace subject to the provisions of Article 3 an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

## Article 5

### User Charges

The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

## Article 6

### Customs Duties

(1) Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants and consumable technical supplies, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

(3) Fuel, lubricants and consumable technical supplies taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article, as well as from any other special consumption charges.

(4) Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article under customs supervision.

(5) To the extent that no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

(6) Each Contracting Party shall grant to the airline designated by the other Contracting Party the same privileges which its own designated airline enjoys in the territory of the other Contracting Party with respect to turnover tax (value-added tax) or a similar indirect tax structured as a general excise tax.

#### Article 7

##### Transfer of Earnings

Subject only to any foreign currency regulations which may be imposed by either Contracting Party with general application to all other countries, each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be effected at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for

conversion and remittance. The transfer of funds shall not be subject to any charges except those normally collected by banks for such operations.

#### Article 8

##### Principles Governing Operation of Air Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of such airline to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement which are 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 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.

(4) In order that the designated airlines may be afforded fair and equal treatment, the frequency of the services, the types of aircraft to be used with regard to their capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

(5) The aeronautical authorities of the two Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding transport capacity and frequencies.

#### Article 9

##### Provision of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

#### Article 10

##### Tariffs

(1) The term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

(2) The tariffs to be charged on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. The tariffs should take into account the costs of operation, the prevailing conditions of competition and of the market, as well as the interests of the transport users.

(3) Any tariff shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than 30 days prior to the proposed date of its introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(4) If one of the Contracting Parties does not consent to a tariff submitted for its approval in accordance with paragraph (3) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held in accordance with Article 13 of this Agreement.

(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 14 of the present Agreement shall apply. Until such time as a settlement has been reached through arbitration, the Contracting Party which has withheld its consent to a given tariff, shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the tariff previously in effect.

#### Article 11

##### Airline Representation

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

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph (1) of this Article shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed in the offices according to paragraph (1), shall be issued with the necessary work permit.

## Article 12

### Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971<sup>3</sup> and any other convention relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties are party.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in its territory and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and

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

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

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

practices and the aforementioned aviation security provisions. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

(4) Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat to civil aviation.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and with minimum risk to life such incident or threat thereof.

#### Article 13

##### Consultation

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

#### Article 14

##### Settlement of Disputes

(1) To the extent that any disagreement concerning the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with

Article 13 of the present Agreement, it shall be submitted to an arbitration tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) That tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the two Contracting Parties. Such members shall be appointed within 60 days, and such chairman within 90 days, from the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to a tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph (2) above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the tribunal shall determine its own procedure.

## Article 15

### Multilateral Air Transport Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article 13 of the present Agreement.

### Article 16

#### Registration with ICAO

The present Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO) for registration.

### Article 17

#### Termination

Either Contracting Party may at any time give to the other notice of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be given in writing through the diplomatic channel and a copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization by the Contracting Party giving notice. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the said notice unless by agreement between the Contracting Parties the notice is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt of the notice, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the International Civil Aviation Organization has received its copy.

### Article 18

#### Entry into Force

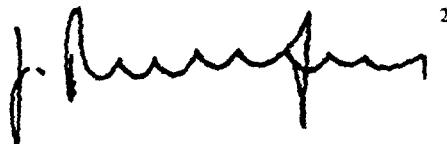
The present Agreement shall enter into force 30 days from the date on which the Governments of New Zealand and of the Federal Republic of Germany inform each other by an exchange of notes that their constitutional requirements for the entry into force of the present Agreement have been fulfilled.

Done at Bonn on 2 November 1987 in two originals, each in the English and German languages, both texts being equally authentic.

For New Zealand:



For the Federal Republic  
of Germany:



<sup>1</sup> Richard W. Prebble.

<sup>2</sup> Jürgen Ruhfus.

## [GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

## ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND NEUSEELAND ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
Neuseeland -

als Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde,

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Aufnahme und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen -

sind wie folgt übereingekommen:

## Artikel 1

## Begriffsbestimmungen

- (1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,
- a) "Luftfahrtbehörde": in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf Neuseeland den für Zivilluftfahrt zuständigen Minister oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) "bezeichnetes Unternehmen": ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe "Hoheitsgebiet", "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr" und "Landung zu nicht gewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils gültigen Fassung festgelegte Bedeutung mit der Maßgabe, daß im Fall von Neuseeland der Begriff "Hoheitsgebiet" die Cookinseln, Niue und Tokelau ausschließt.

## Artikel 2

### Gewährung von Rechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen,
- c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertragsparteien vereinbart wird.

(3) Die Absätze 1 und 2 sind nicht so auszulegen, als gewährten sie einem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gewerblich Fluggäste, Post und Fracht an Bord zu nehmen, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind.

### Artikel 3

#### Bezeichnung und Genehmigung von Unternehmen

(1) Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstige Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Eine Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

### Artikel 4

#### Widerruf oder Aussetzung von Betriebsgenehmigungen

(1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen, aussetzen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein

bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 13 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels 3 ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

#### Artikel 5

##### Benutzergebühren

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, sind nicht höher als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

#### Artikel 6

##### Zölle

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, technischen Verbrauchsgüter, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch, soweit die an Bord

der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(3) Treibstoffe, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchführverboten und -beschränkungen.

(6) Jede Vertragspartei gewährt dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen auf dem Gebiet der Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) oder einer ähnlichen, als allgemeine Verbrauchsabgabe ausgestalteten indirekten Steuer die gleichen Vergünstigungen, die das von ihr bezeichnete Unternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei genießt.

**Artikel 7****Transfer von Einkünften**

Vorbehaltlich etwaiger Devisenvorschriften, die von einer Vertragspartei als für alle anderen Länder allgemein geltend angewendet werden, hat jedes bezeichnete Unternehmen das Recht, auf Antrag örtliche Einkünfte, welche die örtlichen Ausgaben übersteigen, umzutauschen und in sein Land zu überweisen. Der Umtausch und die Überweisung erfolgen zu dem Wechselkurs für Leistungsverkehr, der zu dem Zeitpunkt, zu dem derartige Einkünfte zum Umtausch und zur Überweisung vorgelegt werden, gilt. Dieser Mitteltransfer unterliegt nur den Gebühren, die normalerweise von Banken für solche Geschäfte erhoben werden.

**Artikel 8****Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs**

- (1) Den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.
- (2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.
- (3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen,

wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung der bezeichneten Unternehmen zu erzielen, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die einzusetzenden Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

#### Artikel 9

##### Übermittlung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herhaft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

## Artikel 10

### Tarife

- (1) Der Begriff "Tarif" bedeutet die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu erhebenden Preise sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise angewendet werden, einschließlich der Preise und Bedingungen für Agentur- und andere Hilfsdienste, aber ausschließlich der Vergütung und der Bedingungen für die Beförderung von Post.
- (2) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien. Die Tarife sollen die Betriebskosten, die herrschenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer berücksichtigen.
- (3) Jeder Tarif wird den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens 30 Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.
- (4) Erklärt sich eine Vertragspartei mit einem ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, diesen Tarif einvernehmlich festzulegen. Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden finden nach Artikel 13 statt.
- (5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 14 angewendet. Solange eine Beilegung durch ein Schiedsgericht nicht erreicht worden ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

## Artikel 11

### Vertretung der Luftfahrtunternehmen

(1) Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit dies für die Erfordernisse des bezeichneten Unternehmens notwendig ist.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei zu beachten, beispielsweise die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei. Dem in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigten Personal wird die erforderliche Arbeitserlaubnis erteilt.

## Artikel 12

### Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien, daß ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und jedem anderen Übereinkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, dem beide Vertragsparteien als Vertragsparteien angehören.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt bestimmt wurden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; jede Vertragspartei verlangt, daß die Betreiber von bei ihr eingetragenen Luftfahrzeugen und die Betreiber, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Sitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln. Dementsprechend unterrichtet jede Vertragspartei die andere Vertragspartei über alle Unterschiede zwischen ihren nationalen Vorschriften und Praktiken und den vorgenannten Luftsicherheitsvorschriften. Jede Vertragspartei kann jederzeit um sofortige Konsultationen mit der anderen Vertragspartei zur Erörterung dieser Unterschiede ersuchen.

(4) Jede Vertragspartei erklärt sich einverstanden, die Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei für den Einflug in das Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei einzuhalten und angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung, Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einstiegs oder Beladens zu ergreifen. Jede Vertragspartei wird außerdem jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung der Zivilluftfahrt wohlwollend prüfen.

(5) Bei Eintritt oder drohendem Eintritt einer widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzung, Luftfahrzeugen, Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen gewähren die Vertragsparteien einander Unterstützung durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete

Maßnahmen, durch die ein solcher Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und mit möglichst geringer Gefährdung von Menschenleben beendet werden soll.

#### Artikel 13

##### Konsultationen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die Durchführung, Auslegung, Anwendung, Änderung oder Einhaltung dieses Abkommens beantragen. Die Konsultationen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, beginnen innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des schriftlichen Antrags bei der anderen Vertragspartei, sofern von den Vertragsparteien nichts anderes vereinbart wird.

#### Artikel 14

##### Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 13 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von 60 Tagen, der Obmann innerhalb von 90 Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident

die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

#### Artikel 15

##### Mehrseitige Luftverkehrsübereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit das mehrseitige Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 13 statt.

#### Artikel 16

##### Registrierung bei der ICAO

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

#### Artikel 17

##### Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihre Absicht mitteilen, dieses Abkommen zu beenden. Die Kündigung erfolgt schriftlich auf diplomatischem Weg; eine Kopie der Kündigung wird gleichzeitig von der kündigenden Vertragspartei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

übermittelt. Dieses Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, es sei denn, die Kündigung wird vor Ablauf dieser Frist durch Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien zurückgezogen. Erfolgt keine Eingangsbestätigung durch die andere Vertragspartei, so wird angenommen, daß die Kündigung vierzehn Tage nach Eingang der Kopie bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation eingegangen ist.

#### Artikel 18

##### Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt 30 Tage nach dem Tag in Kraft, an dem die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und Neuseelands durch Notenwechsel einander mitgeteilt haben, daß ihre verfassungsmäßigen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

Geschehen zu Bonn am 2. November 1987 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik  
Deutschland:



Für Neuseeland:



## EXCHANGE OF NOTES

## I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER STAATSSEKRETÄR  
DES AUSWÄRTIGEN AMTS

Bonn, 2. November 1987

Herr Minister,

ich beeche mich, Ihnen nach Artikel 2 Absatz 2 des am heutigen Tag unterzeichneten Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Neuseeland über den Luftverkehr vorzuschlagen, daß die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung von Neuseeland vereinbaren, daß die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland und Neuseelands internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, dem nachstehenden Fluglinienplan entsprechen:

Fluglinienplan

I. Fluglinien, die von den von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte zu einem Punkt in Neuseeland und zu Punkten darüber hinaus.

II. Fluglinien, die von den von Neuseeland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

Von Punkten in Neuseeland über Zwischenlandepunkte zu einem Punkt in der Bundesrepublik Deutschland und zu Punkten darüber hinaus.

Falls sich die Regierung von Neuseeland mit dem vorstehenden Fluglinienplan einverstanden erklärt, beeche ich mich vorzuschlagen, daß diese Note und Ihre entsprechende Antwort eine Vereinbarung zwischen unseren beiden Regierungen über den Fluglinienplan nach Artikel 2 Absatz 2 des Luftver-

kehrsabkommen bilden und daß die Vereinbarung über den Fluglinienplan am gleichen Tag in Kraft tritt wie das Luftverkehrsabkommen.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.



Seiner Exzellenz  
dem Minister für Staatsunternehmen  
von Neuseeland  
Herrn Richard W. Prebble

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

THE STATE SECRETARY  
OF THE FEDERAL FOREIGN OFFICE

Bonn, 2 November 1987

My dear Minister,

[*See note II*]

Accept, my dear Minister, the assurance of my highest consideration.

Dr. JÜRGEN RUHFUS

The Honourable  
Richard W. Prebble  
Minister for State Owned Enterprises  
of New Zealand

---

<sup>1</sup> Translation supplied by the Government of Germany — Traduction fournie par le Gouvernement allemand.

Vol. 1937, I-33216

## II

THE MINISTER FOR STATE OWNED ENTERPRISES  
OF NEW ZEALAND

Bonn, 2 November 1987

My dear State Secretary,

I have the honour to confirm receipt of Your Excellency's Note of today's date which reads as follows:

"I have the honour, in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and New Zealand signed today, to propose that the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of New Zealand agree that the routes over which the designated airlines of the Federal Republic of Germany and New Zealand will be authorized to operate international air services shall be as specified in the Route Schedule set out below:

Route Schedule

I. Routes to be operated by airlines designated by the Federal Republic of Germany:

From points in the Federal Republic of Germany via intermediate points to one point in New Zealand and to points beyond.

II. Routes to be operated by airlines designated by New Zealand:

From points in New Zealand via intermediate points to one point in the Federal Republic of Germany and to points beyond.

If the Government of New Zealand agrees to the above Route Schedule, I have the honour to propose that this Note and your reply to that effect shall constitute an agreement between our two Governments upon the Route Schedule in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the Air Transport Agreement and that this Agreement upon the Route Schedule shall enter into force on the same date as the Air Transport Agreement enters into force."

I have the honour to inform Your Excellency that the Government of New Zealand agrees to the Route Schedule set out in your Note and also agrees that your Note together with this reply shall constitute an Agreement between our two Governments upon the Route Schedule in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the Air Transport Agreement and that this Agreement upon the Route Schedule shall enter into force on the same date as the Air Transport Agreement enters into force.

Accept, my dear State Secretary, the assurance of my highest consideration.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "R.W. Prebble".

His Excellency  
Dr Jürgen Ruhfus  
State Secretary of the Federal  
Foreign Office

---

<sup>1</sup> Richard W. Prebble.

Vol. 1937, I-33216

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

---

**La Nouvelle-Zélande et la République fédérale d'Allemagne,**

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

Désireuses de conclure un accord en vue de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenues de ce qui suit :

*Article premier*

**DÉFINITIONS**

1. Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministre fédéral des Transports, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, du ministre chargé de l'aviation civile, ou bien, dans les deux cas, de toute autre personne ou de tout autre organisme habilités à exercer les fonctions desdites autorités;

b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise désignée par écrit par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme entreprise habilitée à assurer des services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. Les termes ou expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont, aux fins du présent Accord, le sens qui leur est donné aux articles 2 et 96 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile, amendée à ce jour ou à l'avenir, étant entendu que, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le terme « territoire » ne s'applique pas à l'archipel de Cook, à Nioué ni à Tokelaou.

*Article 2*

**OCTROI DES DROITS**

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre, aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 du présent article :

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 23 décembre 1992 par notification, conformément à l'article 18.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

- a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
  - b) Le droit d'atterrir sur son territoire à des fins non commerciales; et
  - c) Le droit d'atterrir sur son territoire aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 du présent article afin d'y embarquer ou débarquer à titre commercial des passagers, du courrier ou des marchandises.
2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées des Parties contractantes seront autorisées à assurer des services aériens internationaux seront spécifiées dans un tableau des routes à convenir moyennant un échange de notes entre les gouvernements des Parties contractantes.
3. Aucune disposition des paragraphes 1 ou 2 du présent article ne sera réputée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer à titre onéreux, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier destinés à d'autres points du territoire de cette autre Partie contractante.

### *Article 3*

#### DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES

1. Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord pourront être ouverts à n'importe quel moment, à condition :
- a) Que la Partie contractante à laquelle auront été accordés les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 ait désigné par écrit une ou plusieurs entreprises; et
  - b) Que la Partie contractante qui a accordé ces droits ait autorisé l'entreprise ou les entreprises désignées à commencer d'assurer les services aériens en question.
2. La Partie contractante qui aura accordé ces droits devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation du service aérien international.
3. Chacune des Parties contractantes pourra exiger qu'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante lui apporte la preuve qu'elle remplit les conditions voulues pour respecter les prescriptions des lois et règlements de la première Partie contractante qui régissent le trafic aérien international.
4. Chacune des Parties contractantes pourra refuser l'exercice des droits prévus à l'article 2 du présent Accord à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante, si cette entreprise n'est pas en mesure d'apporter sur demande la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants ou de sociétés de l'autre Partie contractante ou entre les mains de cette Partie elle-même.

### *Article 4*

#### ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes pourra annuler, suspendre ou limiter par imposition de certaines conditions l'autorisation accordée conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord si une entreprise désignée contrevient aux lois ou règlements de la Partie contractante qui aura accordé les droits, ne respecte

pas les dispositions du présent Accord ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même si la preuve visée au paragraphe 4 de l'article 3 n'est pas apportée. Chacune des Parties contractantes n'exercera ce droit qu'après une consultation prévue à l'article 13 du présent Accord, à moins que la suspension immédiate de l'exploitation ou l'application immédiate de conditions ne soit nécessaire pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois ou règlements.

2. Chacune des Parties contractantes aura le droit, moyennant notification écrite à l'autre Partie contractante, de remplacer par une autre entreprise, dans les conditions prévues à l'article 3, une entreprise désignée par elle. La nouvelle entreprise jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplacera.

#### *Article 5*

#### LES DROITS OU TAXES D'USAGE

Les droits ou taxes imposés sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne devront pas excéder ceux qui sont imposés aux aéronefs d'une entreprise nationale assurant des services aériens internationaux similaires.

#### *Article 6*

#### DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs qu'utilise une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et qui pénètrent sur le territoire de l'autre Partie contractante, en ressortent ou le survolent, de même que les carburants, lubrifiants, fournitures techniques fongibles, pièces détachées, équipements usuels et approvisionnements de bord seront exonérés des droits de douane et des autres droits ou taxes prélevés à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit des marchandises. Il en sera de même des articles se trouvant à bord des aéronefs qui auront été consommés durant le survol du territoire de la deuxième Partie contractante.

2. Les carburants, les lubrifiants et les fournitures techniques fongibles, les approvisionnements de bord, les pièces détachées et les équipements usuels, temporairement importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour y être immédiatement, ou après stockage, installés ou autrement embarqués sur des aéronefs d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pour être autrement réexportés du territoire de la première Partie contractante, seront exonérés des droits de douane et autres droits ou taxes visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Les carburants, les lubrifiants et les fournitures techniques fongibles, embarqués sur des aéronefs d'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés pour assurer des services aériens internationaux, seront exonérés des droits de douane et autres droits ou taxes visés au paragraphe 1 du présent article, ainsi que de toute autre taxe spéciale à la consommation.

4. Chacune des Parties contractantes pourra placer sous contrôle douanier les articles visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

5. Pour autant qu'il ne sera perçu aucun droit ni autre taxe sur les articles visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article, ces articles ne feront l'objet d'aucune prohibition ni restriction économique à l'importation, à l'exportation ou au transit qui leur serait applicable par ailleurs.

6. Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante les priviléges dont sa propre entreprise désignée jouit sur le territoire de l'autre Partie contractante en matière d'impôt sur le chiffre d'affaires (ou de taxe sur la valeur ajoutée) et de toute imposition indirecte similaire assimilée à une taxe d'accise de caractère général.

#### *Article 7*

#### **TRANSFERT DES RECETTES**

Sous réserve exclusivement de tout règlement de change qui pourrait être imposé par l'une ou l'autre Partie contractante aux fins d'application générale à tous les autres pays, chacune des entreprises désignées aura le droit de convertir et de transférer sur demande vers son pays ses recettes locales dépassant ses dépenses locales. La conversion et le transfert s'effectueront au taux de change applicable aux opérations courantes qui sera en vigueur au moment de la présentation de ces recettes pour conversion et transfert. Les transferts de fonds ne feront l'objet d'aucune charge à l'exception de celles normalement exigées par les banques pour les opérations de cette nature.

#### *Article 8*

#### **PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS**

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront la faculté d'assurer dans des conditions équitables et égales les services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. En assurant des services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, toute entreprise désignée de chaque Partie contractante devra tenir compte des intérêts de toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services aériens que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services aériens internationaux assurés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord auront pour but primordial de fournir une capacité de transport adaptée à la demande prévisible de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise. L'entreprise exercera son droit d'assurer un trafic entre les points d'une route spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord qui sont situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers, dans l'intérêt d'une extension ordonnée des transports aériens internationaux, en proportionnant la capacité fournie :

a) A la demande de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise;

- b) A la demande de trafic qui existe dans les régions desservies par les services aériens, compte tenu des services aériens locaux et régionaux;
- c) Aux nécessités d'une exploitation économique des services long-courriers.
4. Afin d'assurer aux entreprises désignées un traitement équitable et égal, la fréquence des services, les types d'aéronefs à utiliser en fonction de leur capacité, ainsi que les horaires des vols, devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
5. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes devront, s'il y a lieu, s'efforcer de parvenir à un arrangement satisfaisant concernant la capacité et la fréquence des transports.

#### *Article 9*

##### **FOURNITURE DE STATISTIQUES**

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les statistiques périodiques ou autres des entreprises désignées qui seront raisonnablement requises aux fins de revoir les capacités fournies par une entreprise désignée quelconque de la première Partie contractante sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Ces statistiques contiendront toutes les indications nécessaires pour déterminer le volume ainsi que les origines et les destinations de ce trafic.

#### *Article 10*

##### **TARIFS**

1. Le terme « tarif » s'entend du prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises et des conditions dans lesquelles ce prix s'applique, y compris les commissions et conditions liées aux prestations d'agence et à d'autres prestations auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport de courrier.
2. Les tarifs à appliquer sur les routes indiquées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Ils devront tenir compte des frais d'exploitation, des conditions de concurrence existantes et du marché, ainsi que des intérêts des usagers des transports.
3. Les tarifs devront être présentés pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard 30 jours avant la date projetée de leur mise en vigueur. Ce délai pourra être réduit dans des cas spéciaux si les autorités aéronautiques y consentent.
4. Si l'une des Parties contractantes n'accepte pas un tarif présenté pour approbation conformément au paragraphe 3 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer de gré à gré le tarif applicable. Des consultations entre les autorités aéronautiques auront lieu conformément à l'article 13 du présent Accord.
5. Si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne peuvent conclure un accord du type envisagé au paragraphe 4 ci-dessus, les dispositions de

l'article 14 du présent Accord seront d'application. Jusqu'au moment où un règlement aura été atteint par arbitrage, la Partie contractante qui aura refusé son agrément d'un tarif aura le droit d'exiger que l'autre Partie contractante maintienne en vigueur le tarif précédent.

### *Article 11*

#### REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Sur la base de la réciprocité, chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit d'établir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique qui seront nécessaires pour les besoins de l'entreprise concernée.

2. L'implantation des bureaux et l'emploi du personnel visés au paragraphe 1 du présent article seront subordonnés à la législation et à la réglementation de la Partie contractante concernée, par exemple les lois et règlements concernant l'admission des étrangers et leur séjour sur le territoire de la Partie concernée. Le personnel employé dans les bureaux conformément au paragraphe 1 se verra délivrer les permis de travail nécessaires.

### *Article 12*

#### SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Conformément aux droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice du caractère général des droits et des obligations qui leur incombent en vertu du droit international, les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, 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<sup>3</sup>, ainsi que de toute autre convention relative à la sécurité de l'aviation civile à laquelle les deux Parties contractantes seraient parties.

2. Chacune des Parties contractantes prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tous les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité de ses aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui figurent dans l'annexe à la Convention, pour autant que lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; chacune des Parties contractantes exigera des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploi-

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

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

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au vol. 974).

tants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire et des exploitants d'aéroports situés sur ce territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. En conséquence, chacune des Parties contractantes informera l'autre de toute différence entre ces dispositions et ses propres règlements et pratiques. Chacune des Parties contractantes pourra demander à n'importe quel moment à engager immédiatement des consultations avec l'autre pour s'entretenir de ces différences.

4. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et à prendre les mesures qui conviendront pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, des bagages de cabine ainsi que des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes considérera également avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante afin qu'elle prenne des mesures de sécurité spéciales pour faire face à une menace particulière contre l'aviation civile.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident visant à la capture illicite d'un aéronef, ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures adéquates en vue de mettre fin, avec un minimum de risque pour les vies humaines, audit incident ou à ladite menace.

### *Article 13*

#### CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander à engager des consultations relatives à la mise en œuvre, à l'interprétation, à l'application ou à la modification du présent Accord, ou en application dudit Accord. Ces consultations, qui pourront se tenir entre autorités aeronautiques, débuteront dans les 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante en aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

### *Article 14*

#### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord ne peut être réglé conformément aux dispositions de l'article 13 dudit Accord, ce différend sera soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante.

2. Ce tribunal sera constitué chaque fois comme suit : chacune des Parties contractantes nommera un membre et les deux membres ainsi nommés choisiront d'un commun accord un ressortissant d'un Etat tiers pour présider le tribunal. Ce président sera nommé par les gouvernements des Parties contractantes. Les deux membres seront nommés dans les 60 jours et le président dans les 90 jours suivant la

date à laquelle l'une des Parties contractantes aura informé l'autre Partie contractante de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

3. Si les délais mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus n'ont pas été respectés, chacune des Parties contractantes pourra, en l'absence de tout autre arrangement, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à procéder aux nominations nécessaires. Si ce président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes ou s'il est par ailleurs empêché de remplir cette mission, le vice-président assurant l'intérim devra procéder aux nominations nécessaires.

4. Le tribunal prendra ses décisions à la majorité. Ces décisions auront force obligatoire pour les deux Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes prendra à sa charge les frais de son propre membre ainsi que de sa représentation dans la procédure; les frais du président et tous les autres frais seront supportés à égalité par les deux Parties contractantes. A tous autres égards, le tribunal arrêtera sa propre procédure.

#### *Article 15*

#### **CONVENTIONS MULTILATÉRALES RELATIVES AUX TRANSPORTS AÉRIENS**

Si une convention multilatérale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entre en vigueur, ses dispositions prévaudront sur celles du présent Accord. Tous les échanges d'opinions auxquels il sera procédé en vue de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est abrogé, remplacé, modifié ou complété par les dispositions de la convention multilatérale se dérouleront conformément à l'article 13 du présent Accord.

#### *Article 16*

#### **ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI**

Le présent Accord, toute modification qui y serait apportée et tout échange de notes effectué au titre du paragraphe 2 de l'article 2, seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

#### *Article 17*

#### **DÉNONCIATION**

Chacune des Parties contractantes pourra à n'importe quel moment notifier son intention de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera faite par écrit et par la voie diplomatique et une copie en sera envoyée dans le même temps par la Partie contractante qui y procède à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra fin une année après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que, par accord entre les Parties contractantes, cette notification ne soit retirée avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 18***ENTRÉE EN VIGUEUR**

Le présent Accord entrera en vigueur 30 jours à compter de la date à laquelle les Gouvernements de la Nouvelle-Zélande et de la République fédérale d'Allemagne se seront informés par échange de notes de l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires pour cette entrée en vigueur.

FAIT à Bonn le 2 novembre 1987, en deux exemplaires originaux, chacun en langues allemande et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la Nouvelle-Zélande :

RICHARD W. PREBBLE

Pour la République  
fédérale d'Allemagne :

JÜRGEN RUHFUS

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

## ÉCHANGE DE NOTES

## I

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT  
AUX AFFAIRES ÉTRANGÈRES FÉDÉRALES

Bonn, le 2 novembre 1987

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 de l'Accord relatif aux transports aériens entre la République fédérale d'Allemagne et la Nouvelle-Zélande, signé ce jour, de proposer que le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande acceptent que les routes sur lesquelles les entreprises désignées de la République fédérale d'Allemagne et de la Nouvelle-Zélande seront autorisées à assurer des services aériens internationaux soient celles spécifiées dans le tableau ci-après :

## TABLEAU DES ROUTES

I. Routes à exploiter par les entreprises désignées de la République fédérale d'Allemagne :

De points situés en République fédérale d'Allemagne, par des points intermédiaires, à destination d'un point situé en Nouvelle-Zélande et de points au-delà.

II. Routes à exploiter par les entreprises désignées de la Nouvelle-Zélande :

De points situés en Nouvelle-Zélande, par des points intermédiaires, à destination d'un point en République fédérale d'Allemagne et de points au-delà.

J'ai l'honneur de proposer que, si le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande accepte le tableau des routes ci-dessus, la présente note et votre réponse en ce sens constituent un accord entre nos deux gouvernements relatif au tableau des routes conformément au paragraphe 2 de l'article 2 de l'Accord relatif aux transports aériens, et que cet accord relatif au tableau des routes entre en vigueur à la même date que l'Accord relatif aux transports aériens.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, etc.

Dr JÜRGEN RUHFUS

S. E. M. Richard W. Prebble  
Ministre des entreprises d'Etat  
de Nouvelle-Zélande

## II

LE MINISTRE DES ENTREPRISES D'ÉTAT  
DE NOUVELLE-ZÉLANDE

Bonn, le 2 novembre 1987

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de votre Excellence en date de ce jour, dont la teneur suit :

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur d'informer votre Excellence que le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande accepte le tableau des routes exposé dans votre note et accepte également que votre note ainsi que la présente réponse constituent un accord entre nos deux gouvernements, relatif au tableau des routes conformément au paragraphe 2 de l'article 2 de l'Accord relatif aux transports aériens, et que cet accord relatif au tableau des routes entre en vigueur à la même date que l'Accord relatif aux transports aériens.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat, etc.

R. W. PREBBLE

Son Excellence  
Le Dr Jürgen Ruhfus  
Secrétaire d'Etat aux affaires  
étrangères fédérales



**No. 33217**

---

**NEW ZEALAND  
and  
INDONESIA**

**Air Transport Agreement relating to scheduled air transport  
(with annex). Signed at Djakarta on 27 May 1988**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
INDONÉSIE**

**Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe).  
Signé à Djakarta le 27 mai 1988**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA RELATING TO SCHEDULED AIR TRANSPORT

The Government of New Zealand and  
the Government of the Republic of Indonesia

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,<sup>2</sup>

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:

(a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at

<sup>1</sup> Came into force on 1 May 1989 by notification, in accordance with article 19.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

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;

- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of the Republic of Indonesia the Minister of Communications and any person or body authorised to perform functions at present exercised by the said Minister or similar functions, and in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the latter Minister;
- (c) the term "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (d) "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention except that in the case of New Zealand the term "territory" shall exclude the Cook Islands, Niue, and Tokelau. For Indonesia the term "territory" comprises the

Republic of Indonesia as defined in its laws and the adjacent areas over which the Republic of Indonesia has sovereign rights or jurisdiction in accordance with the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;<sup>1</sup>

- (e) the term "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purpose" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to the Agreement.

## Article 2

### Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vols. 1833, 1834 and 1835, No. I-31363.  
Vol. 1937, I-33217

2. The airline(s) of each Contracting Party shall enjoy 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 a non-traffic purpose, and,
- (c) while operating an agreed service on a specified route, subject to the provisions of the present Agreement, to make stops in the territory of the other Contracting Party 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 passenger, 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 with or without remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

4. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the operation of agreed services in areas of hostilities or military occupation, or in areas affected thereby, shall be subject to the approval of the competent military authorities in accordance with Article 9 of the Convention.

### Article 3

#### Operating Authorisations

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 4 and 5 of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorisations.
3. Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such airline and to designate any other airline.

4. An airline designated by one Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfill the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by the first 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 authorisation 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.
6. When an airline has been so designated and authorised, 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 5 of the present Agreement has been reached in respect of that service.

Article 4**Suspension and Revocation**

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke the operating authorisation 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 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 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 consultations with the other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

### Article 5

#### Capacity Principles

1. The designated airline of each Contracting Party shall, in all respects, enjoy fair and equal opportunity for the carriage of international traffic between the territories of the two Parties.
2. In operating the agreed 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 route.

3. The capacity to be provided, the frequency of services to be operated and the nature of air service that is travelling beyond, transitting through or terminating in the territory of the other Contracting Party shall be agreed to between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in accordance with the provisions of this Article and shall be specified in a Memorandum of Understanding.
4. Increases in capacity to be provided or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities, on the basis of the estimated requirements of traffic originating in or destined for the territories of the Contracting Party which has designated the airline, and also on the requirements of any other traffic uplifted or discharged at points on the specified route.
5. Pending agreement on any increase, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

#### Article 6

##### Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting

Party, and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

### Article 7

#### 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, consumable technical supplies (including glycol, nitrogen, oxygen and hydraulic oil) 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 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;
  - (d) baggage and cargo in direct transit.

3. The normal on-board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party.

In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Insofar as no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation and transit that may otherwise be applicable unless such prohibition or restriction applies to all airlines including the national airline.

5. The treatment specified in this Article shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

### Article 8

#### Direct Transit Traffic

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, passengers, baggage and cargo in transit across the territory of either Contracting Party shall, in principle, not be subject to control.

### Article 9

#### Tariffs

1. The tariffs for carriage on agreed services to and 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, the interests of users, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.
  
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon, if possible, between the designated airlines of the Contracting Parties;

such agreement shall be reached, whenever possible, through the international tariff coordination mechanism of the International Air Transport Association. However a designated airline shall not be precluded from filing any proposed tariff unilaterally if circumstances so warrant. Unless otherwise determined in the application of paragraph 5 of this Article, or where a proposed tariff has been unilaterally filed, each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for the justification and reasonableness of the tariffs so proposed.

3. Any tariffs for an agreed service shall be filed with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days prior to the proposed effective date unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties permit the filing to be made on shorter notice. Any proposed tariff shall be filed by a designated airline with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities of each Contracting Party may require.
  
4. If the aeronautical authorities of one Contracting Party, on receipt of any filing referred to in

paragraph 3 of this Article, are dissatisfied with the tariff proposed, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party within thirty (30) days from the date of receipt of such tariff, but in no event less than fifteen (15) days prior to the proposed effective date of such tariff. If notification of dissatisfaction is not given as provided in this paragraph, the tariff shall be deemed to be approved by the aeronautical authorities of the Contracting Party receiving the filing and shall become effective on the proposed date.

5. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article or if during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities shall be held in accordance with Article 12 of this Agreement.
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 14 of this Agreement.

7. (a) No 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 14 of this Agreement.  
  
(b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article 14 of this Agreement.
8. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification, a new tariff cannot be established in

accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, the procedures as set out in paragraphs 5 and 6 of this Article shall apply. In no circumstances, however, shall a Contracting Party require a different tariff from the tariff of its designated airline for comparable services between the same points.

9. The tariffs charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a third State, involving also points other than on agreed services, shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other contracting Party and such third State; provided, however, that the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of its designated airline for comparable service between the same points. The designated airline of each Contracting Party shall file such tariffs with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with their requirements. Approval of such tariffs may be withdrawn on not less than fifteen (15) days' notice.

Article 10**Financial Provisions**

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 expenditure, 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 freely convertible currency at the prevailing rate of exchange. Transfers shall be effected immediately on demand.
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 one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party its technical and commercial representatives 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.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.
4. Where work permits or employment visas or other similar documents are required and are granted for personnel performing certain temporary services and duties, they shall be issued so as not to delay unduly the entry into the territory of the Contracting Party of the personnel concerned.

5. Subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the designated airline of each Contracting Party shall 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 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.
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 aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the 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 shall 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

##### Conformity with Multilateral Conventions

In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

#### Article 14

##### 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 negotiations.

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 (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In 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 decision given under paragraph 2 of this Article.

4. If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline of that Contracting Party or to the designated airline in default.

#### Article 15

##### Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their

rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970,<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971,<sup>3</sup> and any other convention relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties are party.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
  
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International

---

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

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

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

Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; each Contracting Party shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aforementioned aviation security provisions. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other

Contracting Party for special security measures to meet a particular threat to civil aviation.

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

#### Article 16

##### Exchange of Statistical Data

The aeronautical authority of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting Party upon their request such 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 Parties.

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 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 18

## Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19**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 ..JAKARTA..... this ...27<sup>th</sup>..... day of May, 1988  
in the English language.

For the Government  
of New Zealand:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jonathan Hunt".

For the Government  
of the Republic of Indonesia:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Azwar Anas".

<sup>1</sup> Jonathan Hunt.

<sup>2</sup> Azwar Anas.

## ANNEX

Section I

1. Routes to be served by the designated airline of the Republic of Indonesia in both directions:

<u>Points of Departure</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points Beyond</u>
Points in Indonesia	One point in Australia to be nominated; Port Moresby or Noumea	Two points in New Zealand to be nominated	Three points excluding the USA, Canada; all points to be nominated

2. The designated airline of the Republic of Indonesia may, on any or all flights, omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that Contracting Party.

3. All points to be nominated may be changed at six months' notice by the Republic of Indonesia.

Section II

1. Routes to be served by the designated airline of New Zealand in both directions:

Points of <u>Departure</u>	Intermediate <u>Points</u>	Points of <u>Destination</u>	Points Beyond
Points in New Zealand	-	Two points in Indonesia to be nominated	One point in the Middle East, one point in UK/Europe, two points in Asia; all points to be nominated

2. The designated airline of New Zealand may, on any or all flights, omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that Contracting Party.

3. All points to be nominated may be changed at six months' notice by New Zealand.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS  
ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE  
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'INDONÉSIE**

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République d'Indonésie,

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 sept décembre 1944<sup>2</sup>,

Désireux de conclure un accord, complémentaire à ladite Convention, dans le but de mettre en place des services réguliers de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà de ceux-ci,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

**DÉFINITIONS**

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression « la Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en application des dispositions de l'article 90 de ladite Convention ainsi que tout amendement à l'annexe ou à la Convention adopté en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ceux-ci sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement de la République d'Indonésie, le Ministre des communications ainsi que toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées à l'heure actuelle par ledit ministre ou des fonctions analogues, et, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le Ministre chargé de l'aviation civile ou toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions que ledit ministre est habilité à exercer à l'heure actuelle;

c) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » désigne une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées et autorisées dans les conditions visées à l'article 3 du présent Accord;

d) En ce qui concerne un Etat, le terme « territoire » a le sens qui lui est donné à l'article 2 de la Convention excepté que, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, il n'englobe pas les Iles Cook, Nioué et Tokélaou. En ce qui concerne l'Indonésie, le terme « territoire » comprend la République d'Indonésie telle qu'elle est définie par

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1989 par notification, conformément à l'article 19.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

sa législation, ainsi que les zones adjacentes sur lesquelles la République d'Indonésie a des droits de juridiction souveraine dans les conditions visées par les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de 1982<sup>1</sup>;

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont les sens qui leur sont respectivement donnés à l'article 96 de la Convention;

f) L'expression « le présent Accord » englobe l'annexe ci-jointe ainsi que tous les amendements susceptibles d'être apportés soit à ladite annexe, soit à l'Accord lui-même.

### *Article 2*

#### **DROITS DE TRAFIC**

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits stipulés dans le présent Accord aux fins de la mise en place de services aériens sur les itinéraires spécifiés au chapitre correspondant de l'annexe au présent Accord (ci-après dénommés « les services convenus » et « les itinéraires spécifiés »).

2. La ou les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes jouissent des priviléges suivants :

a) Traverser sans escale le territoire de l'autre Partie contractante;

b) Faire des escales non commerciales dans ledit territoire; et,

c) En exploitant un service convenu sur un itinéraire spécifié, et sous réserve des dispositions du présent Accord, faire escale dans le territoire de l'autre Partie contractante aux points stipulés sur ledit itinéraire dans l'annexe au présent Accord, ceci afin de débarquer et d'embarquer des passagers, du fret et du courrier sur des vols internationaux.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peut être considérée comme conférant à l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret ou du courrier, avec ou sans rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, l'exploitation des services convenus dans les zones d'hostilité ou d'occupation militaire, ou dans les zones où de tels événements ont lieu, doit faire l'objet de l'accord des autorités militaires compétentes conformément aux dispositions de l'article 9 de la Convention.

### *Article 3*

#### **AUTORISATIONS D'EXPLOITATION**

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services convenus sur les itinéraires spécifiés.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1833, 1834 et 1835, n° 1-31363.

2. A réception de cet avis de désignation, et sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, l'autre Partie contractante accorde sans retard aucun à l'entreprise de transport aérien désignée les autorisations d'exploitation voulues.

3. Chacune des Parties contractantes a le droit, en notifiant l'autre Partie contractante par écrit, de retirer l'agrément de toute entreprise de transport aérien susdite et de désigner toute autre entreprise de transport aérien.

4. Toute entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes est susceptible de se voir demander de prouver à l'autre Partie contractante qu'elle dispose des qualifications remplissant les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par la première des Parties contractantes à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité aux dispositions de la Convention.

5. Chacune des Parties contractantes est en droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer telles conditions qu'elle juge utiles à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, en tout état de cause lorsque ladite Partie contractante n'est pas convaincue qu'elle appartient en grande partie à et qu'elle est effectivement contrôlée par la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien, ou à et par des ressortissants de celle-ci.

6. Lorsqu'une entreprise de transport aérien est ainsi désignée et agréée, elle peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus, sous réserve qu'un tarif établi selon les termes de l'article 9 du présent Accord soit en vigueur et qu'un accord conforme aux dispositions de l'article 5 du même ait été conclu eu égard audit service.

#### *Article 4*

##### SUSPENSION ET RÉSILIATION

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de résilier l'autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer telles conditions qu'elle juge utiles à l'exercice de ces droits :

a) Dans tous les cas où elle n'est pas convaincue qu'elle appartient en grande partie à et qu'elle est effectivement contrôlée par la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou à et par des ressortissants de ladite Partie contractante, ou

b) En cas de non-observation, par ladite entreprise de transport aérien, des lois et règlements de la Partie contractante accordant ces droits, ou

c) Si l'entreprise de transport aérien ne fonctionne pas dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins que la résiliation, la suspension ou l'imposition immédiate des conditions visées au paragraphe 1 du présent article ne soit essentielle à la prévention de nouvelles infractions aux lois ou aux règlements, ces droits ne sont exercés qu'après que l'autre Partie contractante ait été consultée. Dans un tel cas, ces consultations débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande de consultation faite par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

*Article 5***PRINCIPES APPLICABLES À LA CAPACITÉ DE TRANSPORT**

1. L'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes jouit à tous égards de possibilités équitables et égales de transport commercial international entre les territoires des deux Parties.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes tient compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, de manière à ne pas porter indûment atteinte aux services que cette dernière assure sur la totalité ou sur une partie du même itinéraire.

3. La capacité à mettre à disposition, la fréquence des services à exploiter et la nature du service aérien allant au-delà du, transitant par ou se terminant dans le territoire de l'autre Partie contractante sont convenues entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes conformément aux dispositions du présent article et sont stipulées dans un Mémorandum d'entente.

4. Les augmentations de capacité à mettre à disposition ou de la fréquence des services à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes sont convenues entre les autorités aéronautiques, ceci en fonction de l'estimation des besoins du trafic au départ ou à destination des territoires de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transport aérien, ainsi que des impératifs de tout autre trafic embarqué ou débarqué aux points situés sur l'itinéraire spécifié.

5. En attendant un accord sur toute augmentation de la capacité, les droits de capacité et de fréquence d'ores et déjà en vigueur prévalent.

*Article 6***RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET DES LICENCES**

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences émis ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus. Chacune des Parties contractantes se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, aux fins des vols au-dessus de son propre territoire, les certificats d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par un autre Etat.

*Article 7***EXONÉRATION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS**

1. Les aéronefs exploités sur des services internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, leurs approvisionnements en carburant et en lubrifiants, les approvisionnements en fournitures techniques (dont le glycol, l'azote, l'oxygène et l'huile hydraulique) ainsi que les provisions de bord des aéronefs (dont les produits alimentaires, les boissons et le tabac) à bord de ces aéronefs sont exonérés de tous droits de douane, de droits de visite et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de

l'autre Partie contractante, sous réserve que ces matériels et provisions restent à bord des aéronefs jusqu'au moment où ils sont réexportés.

2. Sont également exonérés des mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances correspondant à la prestation de service rendue

(a) Les provisions des aéronefs embarquées à bord de ceux-ci dans le territoire de l'une comme de l'autre des Parties contractantes, ceci dans des limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, destinées à un usage à bord de l'aéronef assurant le service d'un itinéraire spécifié de l'autre Partie contractante;

(b) Les pièces de rechange entrant dans le territoire de l'une comme de l'autre des Parties contractantes aux fins de l'entretien ou de la réparation des aéronefs exploités, sur un itinéraire spécifié, par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante;

(c) Le carburant et les lubrifiants destinés à approvisionner les aéronefs exploités, sur un itinéraire spécifié, par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet se déroulant au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils sont embarqués;

(d) les bagages et le fret en transit direct.

3. Le matériel normal de bord, ainsi que les matières et les fournitures conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués dans le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ladite autre Partie contractante.

Dans un tel cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement dans des conditions conformes aux réglementations douanières.

4. Dans la mesure où aucun droit ou autres redevances ne sont imposés sur les marchandises visées aux paragraphes 1 à 3 du présent article, ces marchandises ne font l'objet d'aucune interdiction ni de restrictions économiques à l'importation, à l'exportation et au transit, qui seraient normalement applicables, ceci à moins que ces interdictions ou restrictions ne s'appliquent à toutes les entreprises de transport aérien, y compris à l'entreprise nationale de transport aérien.

5. Le traitement stipulé dans le présent article s'ajoute à et est sans préjudice de ce que chacune des Parties contractantes est tenue d'accorder en application de l'article 24 de la Convention.

#### *Article 8*

##### **TRAFFIC EN TRANSIT DIRECT**

Sous réserve des lois et règlements de chacune des Parties contractantes, les passagers, les bagages et le fret en transit à travers le territoire de l'une comme de l'autre des Parties contractantes ne sont en principe assujettis à aucun contrôle.

*Article 9***TARIFS**

1. Les tarifs de transport sur les services convenus au départ et à destination du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, dont les dépenses d'exploitation, les intérêts des usagers, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que les normes de rapidité et d'espace intérieur) et, lorsqu'il y a lieu, les tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien sur toute partie des itinéraires spécifiés.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont convenus, si possible, entre les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes; cet accord est conclu, lorsque possible, en appliquant le mécanisme de coordination des tarifs internationaux de l'Association du transport aérien international. Toutefois, une entreprise de transport aérien désignée ne peut être empêchée de soumettre unilatéralement un quelconque projet de tarif si les circonstances l'exigent. A moins que, par ses dispositions, le paragraphe 5 du présent article n'en dispose autrement, ou qu'un projet de tarif ne soit soumis unilatéralement, chacune des entreprises de transport aérien désignées n'a à justifier les tarifs qu'elle propose et à prouver qu'ils sont raisonnables qu'auprès de ses propres autorités aeronautiques.

3. Tout tarif applicable à un service convenu est soumis aux autorités aeronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date proposée pour son application, ceci à moins que les autorités aeronautiques des deux Parties contractantes n'autorisent une réduction de ce préavis. Tout tarif proposé est soumis par l'entreprise de transport aérien désignée aux autorités aeronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aeronautiques de chacune des Parties contractantes est susceptible d'exiger.

4. Si, à réception de toute soumission faite au titre du présent article, les autorités aeronautiques de l'une des Parties contractantes ne sont pas satisfaites du tarif proposé, elles avisent les autorités aeronautiques de l'autre Partie contractante de leur opposition dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception dudit tarif, quoique en aucun cas toutefois moins de quinze (15) jours avant la date proposée pour l'entrée en vigueur dudit tarif. Si l'opposition n'est pas notifiée dans les conditions fixées par le présent paragraphe, le tarif est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aeronautiques de la Partie contractante qui a reçu la soumission et devient effectif à la date proposée à cet effet.

5. Si un tarif ne peut être fixé dans les conditions visées au paragraphe 2 du présent article, ou si pendant la période applicable, telle que visée au paragraphe 4 du présent article, une notification d'opposition a été émise, les autorités aeronautiques des Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif de gré à gré. Les consultations entre les autorités aeronautiques se tiennent dans les conditions fixées à l'article 12 du présent Accord.

6. Si les autorités aeronautiques ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un quelconque tarif à elles soumis en application du paragraphe 3 du présent article, ou sur la fixation de tout tarif selon les dispositions du paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

7. *a)* Aucun tarif ne peut être appliqué si les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre des Parties contractantes n'en est pas satisfaite, ceci excepté aux termes des dispositions du paragraphe 3 de l'article 14 du présent Accord.

*b)* Dès lors que des tarifs ont été fixés conformément aux dispositions du présent article, ils restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis selon les dispositions du présent article ou de l'article 14 du présent Accord.

8. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes cessent d'être d'accord sur un tarif d'ores et déjà en place, elles en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les entreprises de transport aérien désignées s'efforcent de se mettre d'accord sur les points contentieux. Si dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de la réception dudit avis, un nouveau tarif ne peut être fixé dans les conditions prévues par les paragraphes 2 et 3 du présent article, les modalités des paragraphes 5 et 6 du présent article s'appliquent. En aucun cas cependant, une Partie contractante ne peut demander un tarif autre que le tarif appliqué par son entreprise de transport aérien désignée pour des services comparables entre les mêmes points.

9. Les tarifs pratiqués par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et le territoire d'un Etat tiers, impliquant par ailleurs des points autres que sur les services convenus, sont assujettis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et dudit Etat tiers, sous réserve toutefois que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante n'exigent pas un tarif autre que le tarif appliqué par son entreprise de transport aérien désignée pour un service comparable entre les mêmes points. L'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes soumet ces tarifs aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante sous la forme requise par celles-ci. L'agrément de ces tarifs peut être retiré avec un préavis minimum de quinze (15) jours.

### *Article 10*

#### DISPOSITIONS FINANCIÈRES

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes par rapport aux dépenses, acquis sur son territoire grâce au transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ceci dans une devise librement convertible et au taux de change du marché. Les transferts sont effectués immédiatement dès lors qu'ils sont demandés.

2. Lorsqu'un accord portant spécifiquement sur les paiements existe entre les Parties contractantes, les paiements sont effectués conformément aux dispositions dudit accord.

### *Article 11*

#### REPRÉSENTATION, VENTE DES BILLETS ET PROMOTION DES VENTES

1. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes est autorisée à avoir, dans le territoire de l'autre Partie contractante, ses

représentants techniques et commerciaux en vue de l'exécution des services convenus sur les itinéraires spécifiés et à établir et exploiter des bureaux dans le territoire de l'autre Partie contractante, et réciproquement.

2. Ces impératifs de personnel peuvent, au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en ayant recours aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant dans le territoire de l'autre Partie contractante, le personnel étant autorisé à remplir lesdites prestations de service dans le territoire de ladite Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont assujettis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante, et, dans les conditions prévues par lesdits lois et règlements; chacune des Parties contractantes accorde, à titre réciproque, les permis de travail, visas de travail ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

4. Lorsque des permis de travail ou des visas de travail ou autres documents analogues sont nécessaires et sont accordés à du personnel chargé de certains services et fonctions à caractère provisoire, ils sont émis dans des conditions telles que l'entrée du personnel concerné dans le territoire de la Partie contractante ne soit pas indûment retardée.

5. Sous réserve de la législation et des règlements de l'autre Partie contractante, les deux entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes disposent des mêmes possibilités d'émettre tous types de documents de transport ainsi que de faire de la publicité et de promouvoir les ventes dans le territoire de l'autre Partie contractante.

### *Article 12*

#### **CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS**

1. Dans un esprit d'extrême coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront les unes les autres à tout moment afin d'assurer la mise en œuvre et le respect, dans les conditions voulues, des dispositions du présent Accord ainsi que de son annexe.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes considère qu'il est souhaitable de modifier l'une quelconque des dispositions du présent Accord, elle peut demander à consulter l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et qui peuvent prendre la forme d'entretiens ou d'une correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, ceci à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent de proroger ce délai. Les amendements ainsi convenus sont approuvés par chacune des Parties contractantes dans des conditions conformes à ses modalités constitutionnelles et entrent en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques faisant état de cette approbation.

3. Les amendements à l'annexe sont convenus entre les autorités compétentes des Parties contractantes et entrent en vigueur soixante (60) jours après la date de l'échange de notes diplomatiques correspondant.

*Article 13*

**CONFORMITÉ AUX CONVENTIONS MULTILATÉRALES**

Dans l'éventualité où toute convention générale multilatérale relative au transport aérien serait conclue par les deux Parties contractantes, qui y seraient tenues par là même, le présent Accord serait amendé de manière telle qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

*Article 14*

**RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS**

1. Si un quelconque différend se fait jour entre les Parties contractantes relativement à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent au premier chef de le régler de gré à gré.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement de gré à gré, elles peuvent convenir de saisir une personne ou un organisme du différend, en vue d'une décision à cet effet, ou, à la demande de l'une comme de l'autre des Parties contractantes, un tribunal composé de trois arbitres peut être saisi du différend, en vue d'un arrêt, les Parties contractantes nommant chacune un arbitre, le troisième étant choisi par les deux arbitres ainsi nommés. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception, par l'une et l'autre des Parties contractantes, d'une notification de l'autre Partie contractante, par les voies diplomatiques, demandant un arbitrage du différend, le troisième arbitre étant nommé dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre dans les délais fixés, ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans le délai stipulé à cet effet, il peut être demandé au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer un ou des arbitres selon le cas. Quel que soit le cas, le troisième arbitre doit être un ressortissant d'un troisième Etat et exerce la présidence de l'organe d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à tout arrêt pris en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4. Si et aussi longtemps que l'une ou l'autre des Parties contractantes ou que l'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou par l'autre des Parties contractantes ne respecte pas un arrêt tel que visé au paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou annuler tous les droits ou priviléges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise de transport aérien désignée par ladite Partie contractante ou à l'entreprise de transport aérien désignée en défaut.

*Article 15*

**SÉCURITÉ AÉRIENNE**

1. Conformément à leurs droits et obligations, tels que relevant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre les actes illicites de gêne des services fait partie intégrante du présent Accord. Sans que la généralité de

leurs droits et obligations, tels que ressortant du droit international, en soit limitée, les Parties contractantes agiront en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, 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<sup>3</sup>, ainsi que de toute autre convention relative à la sécurité de l'aviation civile, auxquelles les deux Parties contractantes sont parties.

2. Les Parties contractantes s'accordent réciproquement et sur demande toute l'aide nécessaire afin de prévenir les actes de saisie illégale d'aéronefs civils et autres actes illégaux contre la sécurité de ces aéronefs, leurs passagers et leurs équipages, les aéroports et les installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent en conformité aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation civile, telles que fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme des annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes; chacune des Parties contractantes exige que les exploitants des aéronefs inscrits sur leurs registres ou les exploitants dont l'établissement principal ou la résidence permanente se trouve sur leur territoire ainsi que les exploitants des aéroports implantés sur leur territoire, observent les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation. En conséquence, chacune des Parties contractantes notifie à l'autre Partie contractante toute disparité entre ses réglementations et pratiques nationales d'une part, et d'autre part les dispositions susvisées relatives à la sécurité de l'aviation. L'une comme l'autre des Parties contractantes peut demander à tout moment des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante afin de s'entretenir de ces disparités quelles qu'elles soient.

4. Chacune des Parties contractantes convient de respecter les règles de sécurité exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée dans le territoire de ladite autre Partie contractante, ainsi que de prendre des mesures propres à la protection des aéronefs, et de contrôler les passagers, les équipages, les bagages de cabine ainsi que le fret et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes étudie effectivement toute demande émanant de l'autre Partie contractante portant sur des mesures particulières de sécurité afin de faire face à une menace particulière pour l'aviation civile.

5. Si un incident ou une menace d'incident de saisie illicite d'un aéronef, ou autres actes illicites à l'encontre de la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne surviennent, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications ainsi que par d'autres mesures idoines visant à mettre rapidement fin et avec le minimum de risque pour la vie humaine, ledit incident ou ladite menace d'incident.

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

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

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au vol. 974).

*Article 16***ECHANGE DE STATISTIQUES**

L'autorité aéronautique de chacune des Parties contractantes communique à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, les relevés statistiques normalement nécessaires à l'étude de la capacité fournie, sur les services convenus, par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes.

*Article 17***RÉSILIATION**

L'une comme l'autre des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier l'autre Partie contractante par écrit et par les voies diplomatiques, sa décision de résilier le présent Accord; simultanément, cette notification est communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans un tel cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification, ceci à moins que la notification de résiliation ne soit retirée par suite d'un accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé réception par l'autre Partie contractante, la notification est considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après que l'Organisation de l'aviation civile internationale ait reçu la notification.

*Article 18***ENREGISTREMENT**

Le présent Accord et tous les amendements à celui-ci seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19***ENTRÉE EN VIGUEUR**

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront通知ées réciproquement, par les voies diplomatiques, que les modalités de son entrée en vigueur selon leurs procédures constitutionnelles respectives ont été satisfaites.

**EN FOI DE QUOI** les plénipotentiaires soussignés, dûment mandatés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Jakarta le 27 mai 1988, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement  
de la Nouvelle-Zélande :

JONATHAN HUNT

Pour le Gouvernement  
de la République d'Indonésie :

AZWAR ANAS

## ANNEXE

## CHAPITRE I

1. Itinéraires devant être desservis dans les deux sens par l'entreprise de transport aérien désignée par la République d'Indonésie :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Indonésie	Un point en Australie, à désigner; Port Moresby ou Nouméa	Deux points en Nouvelle-Zélande, à désigner	Trois points à l'exclusion des Etats-Unis et du Canada; tous les points restant à désigner

2. L'entreprise de transport aérien désignée par la République d'Indonésie peut, lors de tout vol ou de tous les vols, ne pas faire escale à l'un quelconque des points ci-dessus, sous réserve que les services convenus sur cet itinéraire partent et aboutissent dans le territoire de cette Partie contractante.

3. Tous les points à désigner peuvent être modifiés par la République d'Indonésie, ceci avec un préavis de six mois.

## CHAPITRE II

1. Itinéraires devant être desservis dans les deux sens par l'entreprise de transport aérien désignée par la Nouvelle-Zélande :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Nouvelle-Zélande	—	Deux points en Indonésie, à désigner	Un point au Moyen-Orient, un point au Royaume-Uni/en Europe, deux points en Asie; tous les points restant à désigner

2. L'entreprise de transport aérien désignée par la Nouvelle-Zélande peut, lors de tout vol ou de tous les vols, ne pas faire escale à l'un quelconque des points ci-dessus, sous réserve que les services convenus sur cet itinéraire partent et aboutissent dans le territoire de cette Partie contractante.

3. Tous les points à désigner peuvent être modifiés par la Nouvelle-Zélande, ceci avec un préavis de six mois.



**No. 33218**

---

**NEW ZEALAND  
and  
MALAYSIA**

**Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Kuala Lumpur on 6 December 1989**

*Authentic texts: English and Malay.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
MALAISIE**

**Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et an-delà (avec annexe). Signé à Kuala Lumpur le 6 décembre 1989**

*Textes authentiques : anglais et malais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF MALAYSIA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

---

The Government of New Zealand and the Government of Malaysia

Being parties to the Convention on International Civil Aviation<sup>2</sup> and

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**

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 the seventh day of December 1944 and

---

<sup>1</sup> Came into force on 6 December 1989 by signature, in accordance with article 20.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as these have become effective for both Contracting Parties;

- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Malaysia, the Minister of Transport and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions, and in the case of New Zealand, the Minister of Civil Aviation and Meteorological Services or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Minister or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline or airlines which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;
- (d) the terms "territory" and "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 provided that, in the case of New

Zealand, the term "territory" shall exclude the Cook Islands, Niue and Tokelau;

(e) the term "Annex to this Agreement" means the Route Schedules to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement. The "Annex to this Agreement" shall form an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise provided.

## ARTICLE 2

### TRAFFIC RIGHTS AND PRIVILEGES

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating air services on the routes specified in the Schedules of the Annex to this Agreement (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

(2) Subject to the provisions of this Agreement, an airline designated by each Contracting Party shall enjoy 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) while operating an agreed service on a specified route, to make stops in the said territory at the point or points specified for that route in the Schedule of the Annex to this 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 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

#### OPERATING AUTHORISATION

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

(2) On receipt of the designation, 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 authorisation.

(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 by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) 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 privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an 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 nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that such services shall not be operated

unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of this Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where an airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### ARTICLE 4

##### EXEMPTION OF DUTIES ON FUEL,

##### LUBRICATION AND SPARE PARTS

(1) Aircraft operating on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, 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) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants 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 Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Fuel, lubricants, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores taken on board the aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to the national airline of that Contracting Party.

## ARTICLE 5

### COMMERCIAL ACTIVITIES

(1) Subject to the provisions of laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party, an airline designated by one Contracting Party in accordance with Article 3, is entitled to maintain the technical, administrative and commercial personnel required for the operation of air services in accordance with the Annex to this Agreement and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

(2) Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any

person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries.

#### ARTICLE 6

##### LAWS AND REGULATIONS ON ENTRY AND DEPARTURE

(1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation of 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, and departure from its territory of passengers, crew, cargo or 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.

(3) Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline in relation to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article.

## ARTICLE 7

CAPACITY PROVISIONS

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear 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, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on 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 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 operations.
- (4) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall from time to time jointly determine the practical application of the principles contained in the foregoing paragraphs of this Article for the operation of the agreed services by the designated airlines.

## ARTICLE 8

### TARIFFS

- (1) The term "tariff" means:

- (a) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air

services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(b) the freight rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(c) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or freight rate including any benefits attaching to it; and

(d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between Malaysia and New Zealand shall be those approved by both aeronautical authorities and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(3) Any of the designated airlines may consult together about tariff proposals, but shall not be required to do so before filing a proposed tariff. The aeronautical

authorities of each Contracting Party shall not accept a filing unless the designated airline making such filing gives an assurance that it has informed the other designated airlines of the proposed tariffs.

(4) Any proposed tariff for carriage between Malaysia and New Zealand shall be filed with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (unless prior approval is obtained from the respective aeronautical authorities for a shorter filing period) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with a Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authorities of that Contracting Party. Each designated airline shall not be responsible to any aeronautical authorities other than its own for the justification of the tariffs so proposed except where a tariff has been unilaterally filed.

(5) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article.

(6) If a tariff is not approved in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical

authorities of either Contracting Party may request consultations which shall be held within 30 days of the request, or as otherwise agreed by both aeronautical authorities.

(7) If a tariff has not been approved by one of the aeronautical authorities in accordance with paragraph (5) of this Article, and the aeronautical authorities have been unable to agree following consultations held in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement. In no circumstances, however, shall a Contracting Party require a different tariff from the tariff of its own designated airline for comparable services between the same points.

(8) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a replacement tariff has been established.

(9) The tariffs charged by the designated airlines of one Contracting Party for carriage between the area of the other Contracting Party and the territory of a State which is not a Contracting Party shall be subject to the approval of the other Contracting Party and such non-contracting State: provided, however, that a Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of its own airlines for comparable services 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. Approval of such tariffs may be withdrawn on no less than 30 days notice provided, however, that a Contracting Party withdrawing such approval shall permit the designated airline concerned to apply the same tariffs as its own airlines for comparable services between the same points.

#### ARTICLE 9

##### USER CHARGES

Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on a designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline operating similar international air services.

#### ARTICLE 10

##### AVIATION SECURITY

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in

particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971<sup>3</sup> and any other convention relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties are party.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; each Contracting Party shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or

---

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

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

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

permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aforementioned aviation security provisions. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such difference.

(4) Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat to civil aviation.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and with minimum risk to life such incident or threat thereof.

**ARTICLE 11****TRANSFER OF FUNDS**

Each Contracting Party shall grant 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 remittance, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

**ARTICLE 12****INFORMATION AND 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 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 designated airline on the agreed services.

**ARTICLE 13****CONSULTATION**

Either Contracting Party may at any time request consultations on any matter related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty days from the date the other Contracting Party receives the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

**ARTICLE 14****SETTLEMENT OF DISPUTES**

(1) Any dispute arising between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation under the provision of paragraph (1) of this Article, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

**ARTICLE 15****MODIFICATIONS**

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of this Agreement, it may

at any time request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of such request.

(2) Any modification to this Agreement if agreed between the Contracting Parties shall enter into force after they have been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

#### ARTICLE 16

##### MULTILATERAL AGREEMENTS

In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

#### ARTICLE 17

##### TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this 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 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 after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

#### ARTICLE 18

#### REGISTRATION

This Agreement and any exchange of notes in accordance with Articles 15 and 16 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

#### ARTICLE 19

#### TITLES

Titles are inserted in this Agreement at the head of each article for the purpose of reference and convenience and in no way define, limit or describe the scope or intent of this Agreement.

**ARTICLE 20****ENTRY INTO FORCE**

This Agreement shall come into force on the date of signature.

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

Done this 6<sup>th</sup> day of December 1971 at Kuala Lumpur. in triplicate in the Malay and English languages the two texts being equally authentic. In case of any inconsistency the English text shall prevail.

For the Government  
of New Zealand:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jermyn".<sup>1</sup>

For the Government  
of Malaysia:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Nor B Abdul Ghani".<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Raymond Leslie Jermyn.

<sup>2</sup> Dato' Dr Mohd Nor B Abdul Ghani.

## ANNEX

SCHEDULE I

**Routes to be operated by the designated airline of Malaysia**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Points of <u>Departure</u>	Intermediate <u>Points</u>	Points in <u>New Zealand</u>	Points <u>Beyond</u>
Points in Malaysia	One point to be nominated	Auckland Christchurch	Two points to be nominated (excluding Los Angeles and South America)

SCHEDULE II

**Routes to be operated by the designated airline of New Zealand**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Points of <u>Departure</u>	Intermediate <u>Points</u>	Points in <u>Malaysia</u>	Points <u>Beyond</u>
Points in New Zealand	One point to be nominated	Kuala Lumpur	Three points to be nominated

NOTES

- (i) The designated airline or airlines of both Contracting Parties may on any or all flights omit calling at any of the points mentioned above.
- (ii) The effective operations, frequencies and the exercise of Traffic Rights granted for the designated airline or airlines of both Contracting Parties shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

## [MALAY TEXT — TEXTE MALAIS]

PERJANJIAN DI ANTARA KERAJAAN MALAYSIA DENGAN  
KERAJAAN NEW ZEALAND BAGI PERKHIDMATAN UDARA  
DIANTARA DAN MELAMPAUI WILAYAH MASING-MASING

---

Kerajaan Malaysia dan Kerajaan New Zealand

Sebagai pihak-pihak dalam Konvensyen mengenai  
Penerbangan Awam Antarabangsa dan

Dengan hasrat untuk membuat suatu Perjanjian bagi  
maksud mengadakan perkhidmatan-perkhidmatan udara di  
antara dan melampaui wilayah masing-masing,

Telah bersetuju seperti yang berikut:

## PERKARA 1

TAKRIF-TAKRIF

Bagi maksud Perjanjian, melainkan jika konteksnya  
menghendaki makna yang lain;

(a) istilah "Konvensyen" ertinya Konvensyen  
mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa yang

dibuka untuk ditandatangani di Chicago pada tujuh haribulan Disember 1944 dan termasuklah apa-apa Tambahan yang diterima pakai di bawah Perkara 90 Konvensyen itu dan apa-apa pindaan kepada Tambahan atau Konvensyen itu di bawah Perkara 90 dan 94 Konvensyen itu setakat mana tambahan-tambahan dan pindaan-pindaan tersebut telah berkuatkuasa bagi kedua-dua Pihak Pejanji;

- (b) istilah "pihak-pihak berkuasa penerbangan" ertiinya, berkenaan dengan Malaysia, Menteri Pengangkutan dan mana-mana orang atau badan yang diberikuasa untuk melaksanakan apa-apa fungsi yang pada masa ini dijalankan oleh Menteri itu atau fungsi-fungsi yang seumpamanya, dan berkenaan dengan New Zealand, Menteri Penerbangan Awam dan Perkhidmatan Kajicuaca atau mana-mana orang atau badan yang diberikuasa untuk melaksanakan apa-apa fungsi yang pada masa ini boleh dijalankan oleh Menteri itu atau fungsi-fungsi yang seumpamanya;

- (c) istilah "perkhidmatan penerbangan ditetapkan" ertiya perkhidmatan penerbangan atau perkhidmatan penerbangan-penerbangan yang satu Pihak Pejanji telah tetapkan, melalui pemberitahuan bertulis kepada pihak Pejanji yang satu lagi mengikut Perkara 3 Perjanjian ini, bagi pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan udara mengikut laluan-laluan yang dinyatakan dalam pemberitahuan itu;
- (d) istilah-istilah "wilayah dan "perkhidmatan udara", "perkhidmatan udara antarabangsa", "perkhidmatan penerbangan" dan "berhenti bagi maksud bukan trafik" masing-masing mempunyai erti yang diberikan kepadanya dalam Perkara 2 dan 96 Konvensyen dengan syarat, berkenaan dengan New Zealand, istilah "wilayah" tidaklah termasuk Cook Islands, Nieu dan Tokelau;
- (e) istilah "Tambahan kepada Perjanjian ini" ertiya Jadual-Jadual Laluan kepada Perjanjian ini atau sebagaimana yang dipinda mengikut peruntukan-peruntukan Perkara 15 Perjanjian ini. "Tambahan kepada Perjanjian

ini" itu hendaklah menjadi satu bahagian intergal Perjanjian ini dan segala sebutan mengenai Perjanjian ini hendaklah termasuk sebutan-sebutan mengenai Tambahan itu kecuali jika diperuntukkan selainnya.

## PERKARA 2

### HAK-HAK DAN KEISTIMEWAAN-KEISTIMEWAAN TRAFIK

(1) Setiap Pihak Pejanji hendaklah memberi Pihak Pejanji yang satu lagi hak-hak yang dinyatakan dalam Perjanjian ini bagi maksud mengadakan perkhidmatan-perkhidmatan udara mengikut laluan-laluan yang dinyatakan dalam Jadual kepada Tambahan Perjanjian ini (kemudian daripada ini disebut "perkhidmatan yang dipersetujui" dan "laluan-laluan yang dinyatakan").

(2) Tertakluk kepada peruntukan-peruntukan Perjanjian ini, perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan oleh setiap Pihak Penjanji hendaklah menikmati keistimewaan-keistimewaan yang berikut:

(a) terbang tanpa mendarat melintasi wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi;

(b) berhenti dalam wilayah tersebut bagi maksud-maksud bukan trafik; dan

(c) semasa mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui mengikut laluan yang dinyatakan, berhenti dalam wilayah tersebut di tempat atau tempat-tempat yang dinyatakan bagi laluan itu dalam Jadual bagi Tambahan kepada Perjanjian ini bagi maksud memunggah dan memuatkan trafik antarabangsa yang terdiri daripada penumpang-penumpang, kargo dan mel.

(3) Tiada apa-apa jua dalam perenggan (2) Perkara ini boleh disifatkan sebagai memberi perkhidmatan penerbangan satu Pihak Pejanji keistimewaan memuatkan, dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, penumpang-penumpang, kargo atau mel yang dibawa bagi mendapatkan upah atau sewa dan yang destinasiya ialah suatu tempat dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi.

### PERKARA 3

#### KEBENARAN PENGENDALIAN

(1) Setiap Pihak Pejanji adalah berhak untuk menetapkan secara bertulis kepada Pihak Pejanji yang

satu lagi satu perkhidmatan penerbangan atau perkhidmatan penerbangan-penerbangan bagi maksud mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang diper-setujui mengikut laluan-laluan yang dinyatakan.

(2) Apabila diterimanya penetapan itu, Pihak Pejanji yang satu lagi itu hendaklah, tertakluk kepada peruntukan-peruntukan perenggan (3) dan (4) Perkara ini, tanpa berlengah-lengah memberi perkhidmatan penerbangan atau perkhidmatan penerbangan-penerbangan yang ditetapkan itu kebenaran pengendalian yang berkenaan.

(3) Pihak-pihak berkuasa penerbangan satu Pihak Pejanji boleh menghendaki perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi itu memuaskan hati mereka bahawa perkhidmatan penerbangan itu berkelayakan untuk memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan di bawah undang-undang dan peraturan-peraturan yang pada biasanya dan semunasabahnya dikenakan oleh mereka dengan menepati peruntukan-peruntukan Konvensyen ke atas pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan udara komersil antarabangsa.

(4) Setiap Pihak Pejanji adalah berhak untuk enggan menerima penetapan sesuatu perkhidmatan penerbangan dan untuk menahan atau membatalkan pemberian kepada perkhidmatan penerbangan itu keistimewaan-keistimewaan yang dinyatakan dalam perenggan (2) Perkara 2 Perjanjian ini atau untuk mengenakan apa-apa syarat yang difikirkannya perlu ke atas penggunaan oleh perkhidmatan penerbangan itu akan keistimewaan-keistimewaan itu dalam apa-apa hal jika ia tidak berpuashati bahawa pemilikan substansial dan kawalan berkesan perkhidmatan penerbangan itu adalah terletakhak pada Pihak Pejanji yang menetapkan perkhidmatan penerbangan atau pada rakyat-rakyat Pihak Pejanji yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu.

(5) Pada bila-bila masa selepas peruntukan-peruntukan perenggan (1) dan (2) Perkara ini dipatuhi, perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan dan dibenarkan sedemikian boleh mula menjalankan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui dengan syarat bahawa perkhidmatan-perkhidmatan itu tidaklah boleh dijalankan melainkan jika suatu tarif yang ditetapkan mengikut peruntukan-peruntukan Perkara 8 Perjanjian ini ada berkuatkuasa berkenaan dengan perkhidmatan itu.

(6) Setiap Pihak Pejanji adalah berhak menggantung penggunaan oleh perkhidmatan penerbangan akan keistimewaan-keistimewaan yang dinyatakan dalam perenggan (2) Perkara 2 Perjanjian ini atau mengenakan apa-apa syarat yang difikirkan perlu ke atas penggunaan oleh perkhidmatan penerbangan itu akan keistimewaan-keistimewaan itu dalam apa-apa hal jika perkhidmatan penerbangan itu tidak mematuhi undang-undang atau peraturan-peraturan Pihak Pejanji yang memberikan keistimewaan-keistimewaan itu atau selainnya tidak mengendalikan perkhidmatan mengikut syarat-syarat yang ditetapkan dalam Perjanjian ini dan syarat bahawa, melainkan jika penggantungan serta-merta atau pengenaan serta-merta syarat-syarat adalah perlu untuk mencegah pelanggaran selanjutnya undang-undang atau peraturan-peraturan, hak ini hendaklah digunakan hanya selepas berunding dengan Pihak Pejanji yang satu lagi.

#### PERKARA 4

##### PENGECUALIAN DUTI BAGI BAHAN API, PELINCIR DAN ALAT-ALAT GANTI

(1) Pesawat udara yang dikendalikan dalam perkhidmatan-perkhidmatan antarabangsa oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan salah satu Pihak

Pejanji, dan juga kelengkapannya yang biasa, alat-alat gantinya, bekalan-bekalan bahan apinya dan pelincirnya serta barang-barang simpanan pesawat udaranya (termasuklah makanan, minuman dan tembakau) yang berada di dalam pesawat udara itu hendaklah dikecualikan daripada semua duti kastam, fee pemeriksaan dan duti atau cukai lain apabila tiba di wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, dengan syarat bahawa kelengkapan dan bekalan itu terus berada di dalam pesawat udara itu sehingga ia dieksport semula.

(2) Bekalan-bekalan bahan api, pelincir, alat-alat ganti, kelengkapan biasa dan barang-barang simpanan pesawat udara yang dibawa masuk ke dalam wilayah satu Pihak Pejanji oleh atau bagi pihak perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi atau yang dimuatkan ke dalam pesawat udara yang dikendalikan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan itu dan yang dicadangkan hendak digunakan semata-mata dalam mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan antarabangsa hendaklah dikecualikan daripada semua duti dan caj negara, termasuk duti kastam dan fee pemeriksaan yang dikenakan dalam wilayah Pihak Pejanji yang pertama itu, walaupun bekalan-

bekalan ini akan digunakan dalam bahagian-bahagian perjalanan yang dilaksanakan melalui wilayah Pihak Pejanji di mana barang itu dimuatkan. Bahan-bahan yang disebutkan di atas boleh dikehendaki disimpan di bawah pengawasan atau kawalan kastam.

(3) Kelengkapan dalam penerbangan yang biasa, alat-alat ganti barang-barang simpanan pesawat udara dan bekalan-bekalan bahan api serta pelincir yang tersimpan di dalam pesawat udara salah satu Pihak Pejanji boleh dipunggah di dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi itu hanya dengan kelulusan pihak-pihak berkuasa kastam Pihak Pejanji itu, yang boleh menghendaki bahan-bahan ini diletakkan di bawah pengawasan mereka sehingga bahan-bahan itu dieksport semula atau selainnya dilupuskan mengikut peraturan-peraturan kastam.

(4) Bahan api, pelincir, alat-alat ganti, kelengkapan pesawat udara yang biasa dan barang-barang simpanan pesawat udara yang dimuatkan ke dalam pesawat udara satu Pihak Pejanji di dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi dan yang digunakan semata-mata dalam penerbangan-penerbangan di antara dua tempat dalam

wilayah Pihak Pejanji yang disebut terkemudian itu hendaklah diberikan layanan yang tidak kurang baiknya daripada yang diberikan kepada perkhidmatan penerbangan negara Pihak Pejanji itu berkenaan dengan duti kastam, fee pemeriksaan dan duti-duti dan caj-caj negara atau tempatan seumpama itu yang lain.

#### PERKARA 5

##### AKTIVITI-AKTIVITI KOMERSIL

(1) Tertakluk kepada peruntukan-peruntukan undang-undang dan peraturan-peraturan yang berkuatkuasa di dalam wilayah setiap Pihak Pejanji, perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan oleh satu Pihak Pejanji mengikut Perkara 3, adalah berhak menyenggara kakitangan teknik, pentadbiran dan komersil yang diperlukan untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui dan untuk menubuhkan dan mengendalikan pejabat-pejabat di dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi.

(2) Setiap Pihak Pejanji hendaklah memberi kepada perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan oleh satu

Pihak Pejanji itu hak untuk melibat dalam jualan pengangkutan udara dalam wilayahnya itu secara langsung dan, pada budibicara perkhidmatan penerbangan, melalui ejen-ejennya. Setiap perkhidmatan penerbangan hendaklah mempunyai hak untuk menjual pengangkutan itu, dan mana-mana orang hendaklah bebas untuk membeli pengangkutan tersebut dalam matawang wilayah itu atau, tertakluk kepada undang-undang dan peraturan-peraturan negara itu, matawang boleh tukar secara bebas negara-negara lain.

#### PERKARA 6

##### UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN-PERATURAN MENGENAI KEMASUKAN DAN KEBERANGKATAN

(1) Undang-undang dan peraturan-peraturan satu Pihak Pejanji mengenai kemasukan dan keberangkatan dari wilayahnya pesawat udara yang terlibat dalam perjalanan udara antarabangsa penerbangan-penerbangan pesawat udara yang sedemikian melalui wilayah itu hendaklah terpakai bagi perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi.

(2) Undang-undang dan peraturan-peraturan satu Pihak Pejanji mengenai kemasukan ke dalam, persinggahan

di dalam, dan keberangkatan dari wilayahnya penumpang-penumpang, kru, kargo atau mel seperti peraturan-peraturan mengenai masuk, keluar, emigrasi dan imigresen, dan juga langkah-langkah kastam dan kebersihan hendaklah terpakai bagi penumpang-penumpang, kru, kargo atau mel yang dibawa oleh pesawat udara perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi pada masa penumpang-penumpang, kru, kargo atau mel itu berada di dalam wilayah tersebut.

(3) Tiada mana-mana Pihak Pejanji boleh memberi apa-apa keutamaan kepada perkhidmatan penerbangannya sendiri berkaitan dengan perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi dalam pemakaian undang-undang dan peraturan-peraturan yang disebut dalam perenggan (1) dan (2) Perkara ini.

#### PERKARA 7

##### PERUNTUKAN-PERUNTUKAN DAYA MUATAN

(1) Maka hendaklah ada peluang yang berpatutan dan sama rata bagi perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan kedua-dua Pihak

Pejanji untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui mengikut laluan-laluan yang dinyatakan di antara wilayah-wilayah mereka masing-masing.

(2) Dalam mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan setiap Pihak Pejanji hendaklah mengambil kira kepentingan-kepentingan perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi supaya tidak menyentuh secara tak wajar perkhidmatan-perkhidmatan yang diadakan oleh Pihak Pejanji yang disebut terkemudian itu di seluruh atau sebahagian daripada laluan-laluan yang sama.

(3) Perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui yang diadakan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak-Pihak Pejanji itu hendaklah berhubungan rapat dengan keperluan-keperluan awam bagi pengangkutan mengikut laluan-laluan yang dinyatakan dan hendaklah, sebagai tujuannya yang utama, mengadakan, mengikut faktor muatan yang berpatutan, daya muatan yang cukup untuk menampung keperluan-keperluan semasa dan keperluan-keperluan yang semunasabahnya dijangkakan

bagi membawa penumpang-penumpang, kargo dan mel yang berasal dari atau yang destinasiya ialah wilayah Pihak Pejanji yang telah menetapkan perkhidmatan penerbangan itu. Peruntukan bagi membawa penumpang-penumpang, kargo dan mel yang dimuatkan dan dipunggah di tempat-tempat di laluan-laluan yang dinyatakan di dalam wilayah-wilayah Negara-Negara selain daripada Negara yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu hendaklah dibuat mengikut prinsip-prinsip am bahawa daya muatan itu hendaklah berhubungan dengan:

- (a) keperluan-keperluan trafik ke dan dari wilayah Pihak Pejanji yang telah menetapkan perkhidmatan penerbangan itu;
- (b) keperluan-keperluan trafik bagi kawasan yang dilalui oleh perkhidmatan penerbangan itu setelah mengambil kira perkhidmatan-perkhidmatan pengangkutan lain yang diadakan oleh perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan Negara-Negara yang termasuk di dalam kawasan itu; dan
- (c) keperluan-keperluan pengendalian perkhidmatan penerbangan lanuterus.

(4) Pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji hendaklah dari masa ke semasa menentukan secara bersama amalan pemakaian prinsip-prinsip yang terkandung dalam perenggan-perenggan terdahulu Perkara ini bagi pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan itu.

## PERKARA 8

### TARIF-TARIF

(1) Istilah "tarif" ertinya:

- (a) tambang yang dikenakan oleh perkhidmatan penerbangan bagi pengangkutan penumpang-penumpang dan barang-barang mereka yang dibawa dalam perjalanan pada perkhidmatan-perkhidmatan udara yang dijadualkan dan caj-caj dan syarat-syarat bagi perkhidmatan-perkhidmatan sampingan kepada pengangkutan itu;
- (b) kadar tambang muatan yang dikenakan oleh perkhidmatan penerbangan bagi pengangkutan kargo (tidak termasuk mel) pada

perkhidmatan-perkhidmatan udara yang dijadualkan;

(c) syarat-syarat yang menentukan pemakaian atau ada tidaknya apa-apa tambang atau kadar tambang-muatan itu termasuk mana-mana faedah yang menyertainya; dan

(d) kadar komisen yang dibayar oleh perkhidmatan penerbangan kepada ejen berkenaan dengan tiket-tiket yang dijual atau surat angkutan udara yang diselesaikan oleh ejen itu bagi pengangkutan pada perkhidmatan-perkhidmatan udara yang dijadualkan.

(2) Tarif-tarif yang akan dikenakan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak-Pihak Pejanji itu bagi pengangkutan di antara Malaysia dan New Zealand hendaklah yang mana diluluskan oleh kedua-dua pihak berkuasa penerbangan dan hendaklah ditetapkan pada peringkat-peringkat yang berpatutuan, dengan memberikan perhatian yang wajar kepada segala

faktor yang relevan, termasuk kos pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, kepentingan pengguna-pengguna, keuntungan yang berpatutan dan tarif-tarif perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan lain yang mengendalikan perkhidmatan di keseluruhan atau sebahagian daripada laluan yang sama itu.

(3) Mana-mana perkhidmatan penerbangan ditetapkan bolehlah berunding secara bersama mengenai cadangan-cadangan tarif, tetapi tidaklah dikehendaki membuat demikian sebelum memfailkan sesuatu cadangan tarif. Pihak-pihak berkuasa penerbangan setiap Pihak Pejanji tidaklah menerima suatu fail kecuali perkhidmatan penerbangan ditetapkan yang membuat fail itu memberi suatu asurans bahawa ia telah memberitahu perkhidmatan penerbangan yang satu lagi akan tarif-tarif yang dicadangkan.

(4) Mana-mana tarif yang dicadangkan bagi pengangkutan di antara Malaysia dan New Zealand hendaklah difailkan dengan pihak-pihak berkuasa penerbangan bagi kedua-dua Pihak Pejanji dalam borang tersebut seperti yang pihak-pihak berkuasa penerbangan boleh secara berasingan menghendaki untuk mendedahkan

butir-butir yang disebut dalam perenggan (1) Perkara ini. Ia hendaklah difaikkan tidak kurang daripada 60 hari (kecuali kebenaran terdahulu diperolehi daripada pihak-pihak berkuasa penerbangan masing-masing bagi suatu tempoh filing yang lebih singkat) sebelum tarikh kuatkuasa yang dicadangkan. Tarif yang dicadangkan itu hendaklah dianggap sebagai difaikkan dengan suatu Pihak Pejanji pada tarikh ia diterima oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan bagi Pihak Pejanji itu. Setiap perkhidmatan penerbangan ditetapkan tidak bertanggung-jawab kepada mana-mana pihak-pihak berkuasa penerbangan yang lain daripada ianya sendiri bagi justifikasi tarif-tarif yang dicadangkan itu kecuali jika satu tarif itu telah difaikkan secara unilateral.

(5) Apa-apa tarif yang dicadangkan bolehlah diluluskan oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan mana-mana Pihak Pejanji pada bila-bila masa dengan syarat ia telah difaikkan mengikut perenggan (4) Perkara ini.

(6) Jika suatu tarif itu tidak diluluskan mengikut peruntukan perenggan (5) Perkara ini, pihak-pihak berkuasa penerbangan mana-mana Pihak Pejanji

boleh meminta perundingan yang hendaklah diadakan dalam tempoh 30 hari daripada permintaan itu, atau selainnya seperti dipersetujui oleh kedua-dua pihak berkuasa penerbangan.

(7) Jika suatu tarif itu tidak diluluskan oleh satu daripada pihak berkuasa penerbangan mengikut perenggan (5) Perkara ini, dan pihak-pihak berkuasa penerbangan itu tidak dapat mempersetujui mengikut perundingan-perundingan diadakan mengikut perenggan (6) Perkara ini, maka pertikaian itu boleh diselesaikan mengikut peruntukan-peruntukan Perkara 14 Perjanjian ini. Tiada apa-apa keadaan, bagaimanapun, hendaklah suatu Pihak Pejanji menghendaki tarif yang lain daripada tarif perkhidmatan penerbangan ditetapkannya sendiri bagi perkhidmatan-perkhidmatan sebanding di antara tempat-tempat yang sama.

(8) Suatu tarif yang ditetapkan mengikut peruntukan-peruntukan Perkara ini hendaklah terus berkuatkuasa sehingga suatu tarif pengganti ditetapkan.

(9) Tarif-tarif yang dikenakan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan satu Pihak Pejanji bagi

pengangkutan di antara kawasan bagi Pihak Pejanji yang satu lagi itu dan wilayah suatu Negara yang bukan Pihak Pejanji hendaklah tertakluk kepada kelulusan Pihak Pejanji yang satu lagi dan Negara bukan Pejanji itu: dengan syarat, bagaimanapun, bahawa satu Pihak Pejanji tidak memerlukan suatu tarif yang berlainan daripada tarif perkhidmatan penerbangannya sendiri bagi perkhidmatan-perkhidmatan sebanding di antara tempat-tempat yang sama. Perkhidmatan penerbangan ditetapkan bagi setiap Pihak Pejanji hendaklah memfailkan tarif-tarif itu dengan Pihak Pejanji yang satu lagi, mengikut kehendak-kehendaknya. Kelulusan tarif-tarif ini bolehlah ditarikbalik dalam notis tidak kurang daripada 30 hari dengan syarat, bahawa satu Pihak Pejanji yang menarikbalik kelulusan itu hendaklah membenarkan perkhidmatan penerbangan ditetapkan berkenaan untuk memakai tarif yang sama seperti perkhidmatan penerbangannya sendiri bagi perkhidmatan-perkhidmatan sebanding di antara tempat-tempat yang sama.

#### PERKARA 9

##### CAJ-CAJ PENGGUNA

Kedua-dua Pihak Pejanji tidaklah mengenakan atau membenar dikenakan atas perkhidmatan penerbangan

ditetapkan Pihak Pejanji yang satu lagi caj-caj pengguna yang lebih tinggi daripada yang dikenakan atas perkhidmatan penerbangan ditetapkannya sendiri yang mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa.

## PERKARA 10

### KESELAMATAN PENERBANGAN

(1) Selaras dengan hak-hak dan obligasi-obligasi mereka di bawah undang-undang antarabangsa, kedua-dua Pihak Pejanji mengaku sekali lagi bahawa obligasi mereka terhadap satu sama lain untuk melindungi keselamatan penerbangan awam terhadap perbuatan-perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang adalah menjadi suatu bahagian integral Perjanjian ini. Tanpa menghadkan keluasan hak-hak dan obligasi-obligasi mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak Pejanji hendaklah terutamanya bertindak dengan menepati peruntukan-peruntukan Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Perbuatan-Perbuatan Lain Tertentu yang Dilakukan di dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963,

Konvensyen bagi Menumpaskan Perampasan Menyalahi Undang-Undang Pesawat Udara yang ditandatangani di The Hague pada 16 Disember 1970 dan Kovensyen bagi Menumpaskan Perbuatan-Perbuatan yang Menyalahi Undang-Undang Terhadap Keselamatan Penerbangan Udara, yang ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971 dan mana-mana konvensyen yang berkaitan keselamatan penerbangan awam yang kedua-dua Pihak Pejanji itu terikat.

(2) Kedua-dua Pihak Pejanji hendaklah memberikan segala bantuan yang perlu untuk satu sama lain apabila diminta untuk mencegah perbuatan-perbuatan perampasan menyalahi undang-undang pesawat udara awam dan perbuatan-perbuatan menyalahi undang-undang yang lain terhadap keselamatan pesawat udara itu, penumpang-penumpangnya dan krunya, lapangan-lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan navigasi udara, dan apa-apa ancaman lain terhadap keselamatan penerbangan awam.

(3) Kedua-dua Pihak Pejanji hendaklah, dalam perhubungan bersama mereka, bertindak mengikut peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam

Antarabangsa dan yang ditetapkan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa setakat yang peruntukan-peruntukan keselamatan itu adalah terpakai bagi kedua-dua Pihak Pejanji; mereka hendaklah menghendaki supaya pengendali-pengendali pesawat udara yang berdaftar di negara mereka atau pengendali-pengendali pesawat udara yang mempunyai tempat utama perniagaannya atau yang bermastautin tetap di dalam wilayah mereka dan pengendali-pengenali lapangan-lapangan terbang di dalam wilayah mereka bertindak dengan menepati peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang sedemikian. Dengan demikian itu, setiap Pihak Pejanji hendaklah menasihatkan Pihak Pejanji yang satu lagi tentang apa-apa perbezaan di antara peraturan-peraturan dan amalan negaranya dan peruntukan keselamatan penerbangan yang tersebut dahulu itu. Mana-mana Pihak Pejanji bolehlah meminta perundingan segera dengan Pihak Pejanji yang satu lagi pada bila-bila masa untuk membincangkan apa-apa perbezaan itu.

(4) Setiap Pihak Pejanji bersetuju mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang dikehendaki oleh Pihak Pejanji yang satu lagi bagi

kemasukan ke dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi itu dan memastikan bahawa langkah-langkah yang mencukupi dilaksanakan untuk melindungi pesawat udara itu dan untuk memeriksa penumpang-penumpang, kru, barang-barang bawa sendiri termasuk juga barang-barang simpanan kargo dan pesawat udara sebelum dan semasa naik atau dimuatkan. Setiap Pihak Pejanji hendaklah juga memberikan pertimbangan yang positif kepada apa-apa permintaan daripada Pihak Pejanji yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas untuk menghadapi sesuatu ancaman tertentu kepada penerbangan awam.

(5) Apabila berlaku sesuatu peristiwa atau ancaman peristiwa perampasan menyalahi undang-undang pesawat udara awam atau apa-apa perbuatan tak sah lain terhadap keselamatan penumpang-penumpang, kru, pesawat udara lapangan-lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan navigasi udara berlaku, kedua-dua Pihak Pejanji hendaklah membantu satu sama lain dengan mempermudahkan komunikasi dan langkah-langkah sesuai yang lain yang bertujuan menamatkan dengan cepat dan dengan risiko yang minima kepada nyawa peristiwa atau ancaman itu.

**PERKARA 11****PEMINDAHAN DANA**

Setiap Pihak Pejanji hendaklah memberi perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi hak untuk meremitkan ke ibu pejabatnya wang masuk yang berlebihan setelah ditolak perbelanjaan yang diperolehi didalam wilayah Pihak Pejanji yang pertama itu. Prosedur bagi peremitan itu, bagaimanapun, hendaklah mengikut peraturan-peraturan pertukaran asing Pihak Pejanji yang di dalam wilayahnya hasil itu terakru.

**PERKARA 12****MAKLUMAT DAN PERANGKAAN**

Pihak-pihak berkuasa penerbangan salah satu Pihak Pejanji hendaklah memberi pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi atas permintaan mereka apa-apa pernyataan berkala atau pernyataan perangkaan lain yang semunasabahnya dikehendaki bagi maksud mengkaji semula daya muatan

dalam perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang pertama. Pernyataan-pernyataan itu hendaklah termasuk segala maklumat yang diperlukan untuk menentukan amaun trafik yang dibawa oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan itu dalam perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui.

#### PERKARA 13

##### PERUNDINGAN

Mana-mana Pihak Pejanji boleh pada bila-bila masa meminta perundingan-perundingan atas apa-apa perkara yang berhubungan dengan Perjanjian ini. Perundingan-perundingan ini hendaklah mula dalam satu tempoh enam puluh hari dari tarikh Pihak Pejanji yang satu lagi terima permintaan itu, kecuali selain dari yang dipersetujui oleh mereka.

#### PERKARA 14

##### PENYELESAIAN PERTIKAIAN-PERTIKAIAN

- (1) Apa-apa pertikaian yang berbangkit di antara Pihak-Pihak Pejanji yang berhubung dengan pentafsiran

atau pemakaian Perjanjian ini hendaklah diputuskan melalui perundingan-perundingan langsung di antara pihak-pihak berkuasa penerangan Pihak-Pihak Pejanji.

(2) Jika Pihak-Pihak Pejanji gagal mencapai penyelesaian melalui perundingan di bawah peruntukan perenggan (1) Perkara ini, pertikaian itu hendaklah diselesaikan menerusi saluran-saluran diplomatik.

#### PERKARA 15

##### UBAHSUAIAN-UBAHSUAIAN

(1) Jika salah satu Pihak Pejanji berpendapat adalah wajar untuk mengubahsuai mana-mana peruntukan Perjanjian ini, ia boleh pada bila-bila masa meminta untuk berunding dengan Pihak Pejanji yang satu lagi. Perundingan itu hendaklah bermula dalam tempoh enam puluh hari dari tarikh permintaan itu diterima.

(2) Apa-apa ubahsuai kepada Perjanjian ini jika dipersetujui di antara Pihak-Pihak Pejanji itu hendaklah mula berkuatkuasa selepas ia disahkan melalui pertukaran nota menerusi saluran-saluran diplomatik.

**PERKARA 16****PERSETUJUAN-PERSETUJUAN BERBILANG PIHAK**

Sekiranya apa-apa konvensyen berbilang pihak am mengenai pengangkutan udara diperbuat yang dengannya kedua-dua Pihak Pejanji menjadi terikat, Perjanjian ini hendaklah dipinda supaya menepati peruntukan-peruntukan konvensyen sedemikian.

**PERKARA 17****PENAMATAN**

Salah satu Pihak Pejanji boleh pada bila-bila masa memberikan notis kepada Pihak Pejanji yang satu lagi jika ia berhasrat hendak menamatkan Perjanjian ini. Notis itu hendaklah disampaikan serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Jika notis itu diberikan, Perjanjian ini hendaklah tamat dua belas bulan selepas tarikh notis itu diterima oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, melainkan jika notis untuk menamatkan Perjanjian itu ditarik balik dengan persetujuan sebelum habis tempoh itu. Jika akuan

terima notis oleh Pihak Pejanji yang satu lagi tidak diterima, maka notis itu hendaklah disifatkan telah diterima empat belas hari selepas tarikh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa menerima notis itu.

#### PERKARA 18

#### PENDAFTARAN

Perjanjian ini dan apa-apa pertukaran nota mengikut Perkara 15 dan 16 hendaklah didaftarkan dengan Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

#### PERKARA 19

#### TAJUK-TAJUK

Tajuk-tajuk dimasukkan di dalam Perjanjian ini di kepala setiap perkara bagi maksud rujukan dan kemudahan dan tidaklah sekali-kali mentakrifkan, menghadkan atau memperihalkan skop atau maksud Perjanjian ini.

## PERKARA 20

MULA BERKUATKUASA

Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh ia ditandatangani.

PADA MENYAKSIKAN HAL DI ATAS, wakil-wakil mutlak yang bertandatangan di bawah ini, yang diberikuasa dengan sewajarnya oleh Kerajaan mereka masing-masing, telah menandatangani Perjanjian ini.

DIPERBUAT pada 6<sup>th</sup> haribulan Januari 1963 di Kuala Lumpur.  
dalam dua salinan dalam Bahasa Melayu dan Bahasa Inggeris, kedua-dua teks itu sama sahnya. Jika ada apa-apa ketakkonsistenan, teks Bahasa Inggeris hendaklah dipakai.

Bagi Kerajaan  
Malaysia:



Bagi Kerajaan  
New Zealand:



## TAMBAHAN

JADUAL I

Laluan-laluan yang akan dikendalikan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Malaysia

Ruangan 1	Ruangan 2	Ruangan 3	Ruangan 4
<u>Tempat-tempat Berlepas</u>	<u>Tempat-tempat Perantaraan</u>	<u>Tempat-tempat di New Zealand</u>	<u>Tempat-tempat Lampau</u>
Tempat-tempat di Malaysia	Satu tempat yang akan dinamakan	Auckland Christchurch	Dua tempat yang akan dinamakan (tidak termasuk Los Angeles dan Amerika Selatan)

JADUAL II

Laluan-laluan yang akan dikendalikan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan New Zealand

Ruangan 1	Ruangan 2	Ruangan 3	Ruangan 4
<u>Tempat-tempat Berlepas</u>	<u>Tempat-tempat Perantaraan</u>	<u>Tempat-tempat di Malaysia</u>	<u>Tempat-tempat Lampau</u>
Tempat-tempat di New Zealand	Satu tempat yang akan dinamakan	Kuala Lumpur	Tiga tempat yang akan dinamakan

CATATAN

- (1) Perkhidmatan penerbangan atau perkhidmatan penerbangan-penerbangan ditetapkan kepunyaan kedua-dua Pihak Pejanji boleh dalam mana-mana atau semua penerbangan tidak singgah di mana-mana tempat yang tersebut di atas.
- (2) Pengendalian efektif, kekerapan dan penggunaan Mak-hak Trafik yang diberikan bagi perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan kedua-dua Pihak Pejanji hendaklah dipersetujui di antara pihak-pihak berkuasa penerbangan kedua-dua Pihak Pejanji.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA MALAISIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ**

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la Malaisie, étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale<sup>2</sup>,

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**

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation, on entend par :

a) « Convention », 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 cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention adopté conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements seront entrés en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes;

b) « Autorités aéronautiques », dans le cas de la Malaisie, le Ministre des transports et toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement exercées par ce Ministre ou des fonctions similaires et, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le Ministre de l'aviation civile et des services météorologiques ou toute personne ou organisme habilité à accomplir toute fonction actuellement de la compétence de ce Ministre ou des fonctions similaires;

c) « Entreprise désignée », une ou plusieurs entreprises de transports aériens que l'une des Parties contractantes a désignée à l'autre par notification écrite, conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes spécifiées dans cette notification;

d) « Territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale », ce qu'entendent les articles 2 et 96 de la Convention, le mot « territoire » excluant cependant, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, les îles Cook, Nioué et les Tokélaou;

e) « Annexe au présent Accord », l'annexe concernant les routes jointe au présent Accord ou modifiée conformément aux dispositions de l'article 15 de l'Accord.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 6 décembre 1989 par la signature, conformément à l'article 20.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traité*, 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 au présent Accord fait partie intégrante de celui-ci et toute référence à l'Accord s'applique également à l'annexe, sauf disposition contraire.

### *Article 2*

#### **DROITS ET PRIVILÈGES**

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens sur les routes spécifiées dans le tableau des routes annexé au présent Accord (ci-après dénommés « services convenus » et « routes spécifiées »).

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, toute entreprise désignée par chaque Partie contractante aura le droit de :

*a) Survoler le territoire de l'autre Partie sans y atterrir;*

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

*c) Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, faire escale sur ce territoire aux points de cette route spécifiés sur le tableau des routes annexé au présent Accord, aux fins de débarquer ou d'embarquer des passagers, des marchandises ou du courrier en trafic international.*

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne sera interprétée comme conférant à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, en exécution d'un contrat de louage ou moyennant rémunération, des passagers, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point de ce territoire.

### *Article 3*

#### **AUTORISATION D'EXPLOITER**

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transports aériens aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Au reçu de ces désignations, l'autre Partie contractante accordera sans retard les autorisations d'exploitation nécessaires à l'entreprise ou aux entreprises désignées sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger d'une entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie la preuve qu'elles sont 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 de nature commerciale, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser ou d'accepter la désignation d'une entreprise et de suspendre ou d'annuler l'octroi à une entreprise des droits énoncés l'article 2 du présent Accord, ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits chaque fois qu'elle n'aura pas la preuve qu'une part appréciable du capital ou que la direction sociale effective est aux mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ressortissants de cette Partie.

5. L'entreprise ainsi désignée, lorsqu'elle en a reçu l'autorisation, pourra commencer à n'importe quel moment à exploiter les services convenus, à condition de s'être conformée aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent Accord et à condition aussi que des tarifs fixés conformément aux dispositions de l'article 8 du présent Accord soient en vigueur en ce qui concerne lesdits services.

6. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler l'exercice, par une entreprise de transports aériens, des droits énoncés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou encore d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits par une entreprise si celle-ci ne se conforme pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui a accordé les droits ou manque d'autre façon à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord ou annexe, à condition que, s'il n'est pas nécessaire de prendre immédiatement des mesures d'annulation ou de suspension afin de prévenir d'autres infractions aux lois ou règlements, ce droit ne soit exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante.

#### *Article 4*

##### **EXONÉRATION DES DROITS ET TAXES DU CARBURANT, DES LUBRIFIANTS ET DES PIÈCES DE RECHANGE**

1. Les aéronefs utilisés par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour assurer des services aériens internationaux, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les carburants, les lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord seront exonérés de tous droits de douane, taxes, frais d'inspection et autres droits et redevances à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les réserves de carburants, lubrifiants, pièces de rechange, matériel courant et provisions de bord introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée de l'autre Partie ou en son nom ou embarqués par l'aéronef exploité par cette entreprise désignée exclusivement pour servir à l'exploitation de services internationaux seront exonérés de tous droits et frais prélevés par l'Etat, entre autres droits de douane et frais d'inspection perçus sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces réserves doivent servir sur des portions du voyage où l'aéronef survole le territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées. Elles pourront être soumises à une surveillance ou à des contrôles douaniers.

3. Les équipements normaux de bord, les pièces de rechange, les provisions de bord ainsi que les réserves de carburant et de lubrifiant conservées à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'agrément des autorités douanières de celle-ci qui pourront exiger qu'ils soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conforme aux règlements douaniers.

4. Le traitement concernant les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et frais nationaux ou locaux analogues appliqués aux carburants, lubrifiants, pièces de rechange, matériel normal des aéronefs et provisions de bord embarqués par les aéronefs de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie

et utilisés uniquement sur des vols reliant deux points du territoire de cette autre Partie ne sera pas moins favorable que celui qui est accordé à l'entreprise nationale de transports aériens de ladite autre Partie.

### *Article 5*

#### ACTIVITÉS COMMERCIALES

1. Sous réserve des lois et règlements en vigueur sur le territoire de chaque Partie contractante, l'entreprise désignée par une Partie contractante conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord pourra employer le personnel technique, administratif et commercial nécessaire à l'exploitation des services aériens conformément à l'annexe au présent Accord et ouvrir et exploiter des bureaux sur le territoire de l'autre Partie.

2. Chaque Partie contractante accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie le droit de vendre des titres de transport aérien sur son territoire directement; si l'entreprise le souhaite, elle pourra le faire par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise aura le droit de vendre de tels titres et quiconque le souhaite pourra les acheter dans la monnaie de ce territoire ou, sous réserve des lois et règlements en vigueur, en devises étrangères librement convertibles.

### *Article 6*

#### LOIS ET RÈGLEMENTS RÉGISSANT L'ENTRÉE ET LA SORTIE DU TERRITOIRE

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent l'entrée sur son territoire et la sortie de ce territoire des aéronefs en trafic international ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sur ce territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent sur son territoire, l'entrée, le séjour et le départ des passagers, des équipages, des marchandises et du courrier, par exemple les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration, d'immigration et de douane et les mesures sanitaires s'appliqueront sur ce territoire aux passagers, aux équipages, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Aucune des Parties contractantes ne donnera à sa propre entreprise la préférence sur l'entreprise désignée de l'autre Partie en ce qui concerne l'application des lois et règlements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

### *Article 7*

#### CAPACITÉS

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes auront des possibilités égales et équitables d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre les territoires des deux Parties.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie

afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées des Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et devront viser essentiellement à fournir, pour un coefficient de charge normal, une capacité suffisante pour répondre à la demande courante et normalement prévisible en matière de transport de passagers, de fret et de courrier en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise. Le transport de passagers, de fret et de courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées sur le territoire d'Etats tiers devra s'effectuer conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des autres services aériens assurés par les compagnies aériennes des Etats de cette région;

c) Aux exigences de l'exploitation de services directs.

4. De temps à autre, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes détermineront conjointement l'application pratique des principes énoncés aux paragraphes 1 à 3 du présent article concernant l'exploitation des services convenus par les entreprises désignées.

### *Article 8*

#### TARIFS

1. Le mot « tarif » s'entend :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour transporter les passagers et leurs bagages au moyen de services aériens réguliers et les frais et conditions afférents aux services auxiliaires de ce transport;

b) Du prix demandé par l'entreprise de transport aérien pour transporter les marchandises (à l'exception du courrier) au moyen de services aériens réguliers;

c) Des conditions dans lesquelles ces prix sont valables ou applicables, y compris des avantages afférents;

d) Du taux de la commission payée par l'entreprise de transport aérien à un agent pour les billets vendus ou les bordereaux remplis par cet agent pour le transport au moyen de services aériens réguliers.

2. Les tarifs applicables par les entreprises désignées des Parties contractantes pour le transport entre la Malaisie et la Nouvelle-Zélande seront ceux qu'aprouveront les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et devront être modérés et tenir compte, entre autres, des coûts d'exploitation des services convenus, des intérêts des usagers, d'une marge bénéficiaire normale, ainsi que des tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur tout ou partie de la même route.

3. Toute entreprise désignée peut consulter les autres au sujet de propositions de tarif, mais aucune n'est tenue de le faire avant de soumettre la sienne. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes n'accepteront que les propositions des entreprises de transport aérien qui fournissent pleinement l'assurance qu'elles ont informé les autres entreprises désignées des tarifs qu'elles proposent.

4. Les tarifs proposés pour le transport entre la Malaisie et la Nouvelle-Zélande seront soumis aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que chacune de celles-ci pourra exiger afin de prendre connaissance des détails visés au paragraphe 1 du présent article. Ils seront soumis au moins 60 jours avant la date à laquelle l'entreprise se propose de les appliquer, à moins que les autorités aéronautiques compétentes n'aient accepté auparavant un délai plus court. Ils seront réputés avoir été remis à chaque Partie contractante à la date à laquelle les autorités aéronautiques de cette Partie les auront reçus. Les entreprises désignées seront responsables uniquement devant leur propres autorités aéronautiques du bien-fondé du tarif qu'elles proposent, à moins que ce tarif n'ait été fixé unilatéralement.

5. Les propositions de tarif peuvent être approuvées à tout moment par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante à condition d'avoir été déposées conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article.

6. Si un tarif n'est pas approuvé conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander des consultations qui auront lieu dans les 30 jours à compter de la demande ou dans d'autres délais dont les deux autorités aéronautiques pourront convenir.

7. Si un tarif n'est pas approuvé par l'une des autorités aéronautiques conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article et que les autorités aéronautiques ne sont pas parvenues à un accord à l'issue de consultations tenues conformément aux dispositions du paragraphe 6 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'article 14 de l'Accord. Toutefois, dans quelque cas que ce soit, aucune Partie contractante n'exigera un tarif qui diffère de celui que l'entreprise a elle-même désignée applique pour des services comparables entre les mêmes points.

8. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis pour les remplacer.

9. Les tarifs qu'entend appliquer l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour les transports entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un Etat tiers seront subordonnés à l'approbation de l'autre Partie et de l'Etat tiers à condition, toutefois, qu'aucune Partie contractante n'exige de tarif différent de celui que ses propres entreprises de transport aérien appliquent pour des services comparables entre les mêmes points. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante déposeront ces tarifs auprès de l'autre Partie en se conformant aux prescriptions de cette dernière. L'approbation de ces tarifs ne pourra être retirée qu'avec un préavis de trente (30) jours au moins. Toutefois, une Partie contractante qui retire son approbation autorisera l'entreprise désignée concernée à appliquer le même tarif que celui pratiqué par sa propre entreprise désignée pour des services comparables entre les mêmes points.

### Article 9

#### REDEVANCES D'USAGER

Aucune des Parties contractantes n'imposera ou ne permettra que soit imposé à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante des redevances d'usager supérieures à celles qu'impose sa propre entreprise désignée exploitant des services internationaux de transport aérien similaires.

### Article 10

#### SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Conformément à leurs droits et obligations de droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter le caractère général de leurs droits et obligations en droit international, elles devront, en particulier, se conformer aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup> 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<sup>3</sup>, et de toute autre convention relative à la sécurité de l'aviation civile à laquelle elles sont parties.

2. Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour empêcher la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions et normes leur sont applicables. Elles devront exiger des exploitants ayant leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions. En conséquence, chaque Partie contractante avertira l'autre de toute différence qui existerait entre ses règlements et pratiques et les dispositions susmentionnées relatives à la sécurité de l'aviation. Chacune des Parties contractantes peut demander à tenir à tout moment des consultations avec l'autre Partie pour examiner toute différence de cette nature.

4. Chacune des Parties contractantes s'engage à se conformer aux dispositions en matière de sécurité imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et à prendre les mesures voulues pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, des bagages de cabine, ainsi que des marchandises et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le

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

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

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au vol. 974).

chargement. Chaque Partie contractante considérera aussi avec bienveillance toute demande que lui ferait l'autre Partie contractante de prendre des mesures spéciales de sécurité pour faire face à une menace particulière.

5. En cas de capture illicite d'aéronef ou de menace d'une telle capture, ou en cas de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées conçues pour mettre fin rapidement et avec le moins de danger possible audit incident ou à ladite menace.

#### *Article 11*

#### **TRANSFERT DE FONDS**

Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante l'autorisation de transférer vers son siège l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé sur le territoire de la première Partie contractante. Les modalités de ces transferts seront toutefois conformes à la réglementation de changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes ont été obtenues.

#### *Article 12*

#### **INFORMATIONS ET STATISTIQUES**

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront sur demande à celles de l'autre Partie les données statistiques périodiques ou autres qui pourront normalement être nécessaires pour vérifier la capacité correspondant aux services convenus exploités par l'entreprise désignée de la première Partie. Ces données comprendront tous les renseignements nécessaires à la détermination du trafic assuré par cette entreprise désignée sur les services convenus.

#### *Article 13*

#### **CONSULTATIONS**

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander des consultations concernant toutes le présent Accord. Ces consultations débuteront dans les soixante jours à compter de la réception de la demande par l'autre Partie, sauf convention contraire.

#### *Article 14*

#### **RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS**

1. Tout différend entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord sera réglé par voie de négociation directe entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, le différend sera réglé par la voie diplomatique.

*Article 15***MODIFICATION**

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle pourra demander à tout moment des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations débuteront dans un délai de soixante jours à compter de la réception de la demande.

2. Tous les amendements ainsi convenus entreront en vigueur une fois confirmés par les Parties contractantes par un échange de notes diplomatiques.

*Article 16***CONVENTIONS MULTILATÉRALES**

Le présent Accord sera modifié pour les rendre compatibles avec toute convention multilatérale générale en matière de transports aériens qui pourrait prendre force obligatoire à l'égard des deux Parties contractantes.

*Article 17***DÉNONCIATION DE L'ACCORD**

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette décision sera notifiée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra alors fin douze mois à compter de la réception de cette notification, par l'autre Partie, à moins que cette notification ne soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 18***ENREGISTREMENT**

Le présent Accord et tout échange de notes éventuel conforme à ses articles 15 et 16 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19***TITRES**

Les titres inscrits dans le présent Accord en tête de chaque article le sont à des fins de référence et par commodité et ne définissent, limitent ni prescrivent en aucune façon la portée ni l'intention de l'Accord.

*Article 20***ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

FAIT le 6 décembre 1989, à Kuala Lumpur, en deux exemplaires originaux, chacun en langues malaise et anglaise, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, c'est l'anglais qui l'emporte.

Pour le Gouvernement  
de la Nouvelle-Zélande :

RAYMOND LESLIE JERMYN

Pour le Gouvernement  
de la Malaisie :

DATO' DR MOHD NOR B ABDUL GHANI

## ANNEXE

## TABLEAU DE ROUTES I

Les routes devant être exploitées par l'entreprise de transports aériens désignée par la Malaisie

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>	<i>Colonne 3</i>	<i>Colonne 4</i>
<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Nouvelle-Zélande</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Malaisie	Un point à être déterminé	Auckland Christchurch	Deux points à être déterminés (sont exclus Los Angeles et l'Amérique du Sud)

*Tableau de routes II*

Les routes devant être exploitées par l'entreprise de transports aériens désignée par la Nouvelle-Zélande :

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>	<i>Colonne 3</i>	<i>Colonne 4</i>
<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Malaisie</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Nouvelle-Zélande	Un point à être déterminé	Kuala Lumpur	Trois points à être déterminés

Notes. (i) Les entreprises de transports aériens désignées par les deux Parties contractantes peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point de leurs routes spécifiées ci-dessus.

(ii) Les opérations, la fréquence des vols et l'exercice des droits de trafic accordés aux entreprises de transports aériens désignées par les deux Parties contractantes pourront être convenus entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.



No. 33219

---

NEW ZEALAND  
and  
SOLOMON ISLANDS

**Exchange of notes constituting an agreement on arrangements for the visit by a contingent of the New Zealand Armed Forces to Solomon Islands for Exercise TROPIC WING 90. Honiara, 23 November 1990**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
ÎLES SALOMON

**Échange de notes constituant nn accord concernant les arrangements en vue de la visite aux Iles Salomon d'un contingent des forces armées néo-zélandaises pour l'Opération TROPIC WING 90. Honiara, 23 novembre 1990**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN NEW ZEALAND AND THE SOLOMON ISLANDS ON ARRANGEMENTS FOR THE VISIT BY A CONTINGENT OF THE NEW ZEALAND ARMED FORCES TO SOLOMON ISLANDS FOR EXERCISE TROPIC WING 90

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LES ÎLES SALOMON CONCERNANT LES ARRANGEMENTS EN VUE DE LA VISITE AUX ÎLES SALOMON D'UN CONTINGENT DES FORCES ARMÉES NÉO-ZÉLANDAISES POUR L'OPÉRATION TROPIC WING 90

---

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

---

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

---

---

<sup>1</sup> Came into force on 23 November 1990, in accordance with the provisions of the said notes.

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 23 novembre 1990, conformément aux dispositions desdites notes.

No. 33220

---

**NEW ZEALAND  
and  
BAHRAIN**

**Memorandum of Agreement concerning the deployment of  
New Zealand military medical personnel. Signed at  
Manama on 3 February 1991**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
BAHREÏN**

**Mémorandum d'Accord concernant le déploiement de per-  
sonnel médical militaire néo-zélandais. Signé à Manama  
le 3 février 1991**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

MEMORANDUM OF AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN NEW ZEALAND AND BAHRAIN CONCERNING THE DEPLOYMENT OF NEW ZEALAND MILITARY MEDICAL PERSONNEL

MÉMORANDUM D'ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE BAHREÏN CONCERNANT LE DÉPLOIEMENT DE PERSONNEL MÉDICAL MILITAIRE NÉO-ZÉLANDAIS

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

---

<sup>1</sup> Came into force on 3 February 1991 by signature, in accordance with paragraph 13.

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 3 février 1991 par la signature, conformément au paragraphe 13.

No. 33221

---

**NEW ZEALAND  
and  
CHINA**

**Exchange of letters constituting an agreement on the establishment of consulates-general. Beijing, 9 May 1991**

*Authentic texts: Chinese and English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
CHINE**

**Échange de lettres constituant un accord relatif à l'établissement de consulats généraux. Beijing, 9 mai 1991**

*Textes authentiques : chinois et anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup>  
BETWEEN NEW ZEALAND AND CHINA ON THE ESTAB-  
LISHMENT OF CONSULATES-GENERAL

I

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

新西兰对外关系与贸易部秘书长安塞尔阁下：

我谨代表中华人民共和国政府提及最近我们两国政府代表之间的磋商，即为进一步发展两国的友好关系，双方已就在两国互设总领事馆达成协议如下：

一、 中华人民共和国政府同意新西兰政府在上海或广州中的一个城市设立总领事馆。

二、 新西兰政府同意中华人民共和国政府在奥克兰设立总领事馆。

三、 两国总领事馆的领事区域，将由双方政府另行商定。

四、 两国政府将根据本国的有关法律和规定为对方总领事馆的设立提供一切必要的协助，并对其职务的执行给予方便。

<sup>1</sup> Came into force on 9 May 1991, in accordance with the provisions of the said letters.

五、两国政府重申，两国的领事关系将继续按国际法有关原则，特别是一九六三年四月二十四日在维也纳通过的《维也纳领事关系公约》的有关原则予以处理。

上述内容如蒙新西兰政府接受，我谨提议，本函和阁下的复函即构成我们两国政府之间的一项协议，并自复函之日起生效。

顺致最崇高的敬意。

中华人民共和国外交部副部长



一九九一年五月九日于北京

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

Beijing, 9 May 1991

Your Excellency,

[*See letter II*]

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

LIU HUAQIU

Vice Minister of Foreign Affairs  
of the People's Republic of China

His Excellency

Mr. G. K. Ansell  
Secretary of External Relations and Trade  
of New Zealand

---

<sup>1</sup> Translation supplied by the Government of New Zealand — Traduction fournie par le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande.

## II

MINISTRY OF EXTERNAL RELATIONS AND TRADE  
MANATŪ ĀHUATANGA TĀWĀHI, TAUHOKO

Beijing, 9 May 1991

Your Excellency,

I have the honour to refer to Your Excellency's Letter of 9 May 1991 proposing an agreement on the establishment of consulates-general in our respective countries which reads as follows:

"On behalf of the Government of the People's Republic of China I have the honour to refer to recent consultations between representatives of our two Governments in which, in order to develop further the friendly relations between the two countries, the following agreement was reached on the establishment of consulates-general in our respective countries:

- 1 The Government of the People's Republic of China agrees to the establishment by the Government of New Zealand of a consulate-general in either Shanghai or Guangzhou.
- 2 The Government of New Zealand agrees to the establishment by the Government of the People's Republic of China of a consulate-general in Auckland.
- 3 The consular district of the consulate-general of each country shall be decided through consultations between both Governments.
- 4 The two Governments shall, in accordance with relevant laws and regulations of their respective countries, provide all necessary assistance for the establishment of the consulate-general of the other country and facilitate performance of its functions.
- 5 The two Governments reaffirm that consular relations between them shall continue to be governed by the relevant principles of international law and in particular the Vienna

Convention on Consular Relations, done at  
Vienna on the 24th day of April 1963.<sup>1</sup>

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

I have the honour to confirm that the foregoing is acceptable to the Government of New Zealand and that your Letter and this reply thereto shall constitute an agreement between our two Governments which shall enter into force on the date of this reply.

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



G. K. ANSELL  
Secretary of External Relations  
and Trade of New Zealand

His Excellency  
Mr. Liu Huaqiu  
Vice Minister of Foreign Affairs  
of the People's Republic of China

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 596, p. 261.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA CHINE RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE CONSULATS GÉNÉRAUX**

**I**

Beijing, le 9 mai 1991

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Au nom du Gouvernement de la République populaire de Chine, j'ai l'honneur de me référer aux consultations qui se sont déroulées récemment entre des représentants de nos deux gouvernements et au cours desquelles, afin d'élargir les relations amicales qui unissent nos deux pays, l'accord ci-après a été conclu en vue de l'établissement de consulats généraux dans nos pays respectifs :

1. Le Gouvernement de la République populaire de Chine accepte l'établissement, par le Gouvernement néo-zélandais, d'un consulat général soit à Shanghai, soit à Guangzhou.
2. Le Gouvernement néo-zélandais accepte l'établissement, par le Gouvernement de la République populaire de Chine, d'un consulat général à Auckland.
3. La compétence consulaire du consulat général de chacun des deux pays sera décidée lors de consultations entre les deux Gouvernements.
4. Chacun des deux Gouvernements assurera, conformément aux lois et règlements en vigueur dans son pays respectif, toute l'aide nécessaire en vue de l'établissement du consulat général de l'autre pays et lui facilitera l'exercice de ses fonctions.
5. Les deux Gouvernements réaffirment que les relations consulaires entre eux resteront régies par les principes applicables du droit international et, en particulier, par la Convention de Vienne sur les relations consulaires, signée à Vienne le 24 avril 1963<sup>2</sup>.

J'ai l'honneur de proposer que, si la proposition ci-dessus rencontre l'agrément du Gouvernement néo-zélandais, la présente lettre et votre réponse en ce sens constituent un accord entre nos deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Je saisiss l'occasion, etc.

Le Vice-Ministre des affaires étrangères  
de la République populaire de Chine,

LIU HUAQIU

Son Excellence  
M. G. K. Ansell  
Secrétaire d'Etat aux relations extérieures  
et au commerce de la Nouvelle-Zélande

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 9 mai 1991, conformément aux dispositions desdites lettres.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 596, p. 261.

## II

MINISTÈRE DES RELATIONS EXTÉRIEURES  
ET DU COMMERCE

Beijing, le 9 mai 1991

Monsieur le Vice-Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à la lettre de Votre Excellence en date du 9 mai 1991, où vous proposiez la conclusion d'un accord sur l'établissement de consulats généraux dans nos pays respectifs, lettre dont la teneur suit :

[*Voir lettre I*]

J'ai l'honneur de confirmer que cette proposition rencontre l'agrément du Gouvernement néo-zélandais et que votre lettre ainsi que la présente réponse constituent un accord entre nos deux gouvernements qui entre en vigueur à la date de la présente réponse.

Je saisiss cette occasion, etc.

Le Secrétaire d'Etat aux relations extérieures  
et au commerce de la Nouvelle-Zélande,

G. K. ANSELL

Son Excellence

M. Liu Huaqiu

Vice-Ministre des affaires étrangères

de la République populaire de Chine

**No. 33222**

---

**NEW ZEALAND  
and  
UNITED STATES OF AMERICA**

**Agreement for scientific and technological cooperation (with annex). Signed at Washington on 21 May 1991**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**Accord de coopération scientifique et technique (avec annexe). Signé à Washington le 21 mai 1991**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

AGREEMENT<sup>1</sup> FOR SCIENTIFIC AND TECHNOLOGICAL CO-OPERATION BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

---

The Government of New Zealand and the Government of the United States of America;

Desiring to advance the boundaries of knowledge useful in improving man's well-being and;

Recognising the mutual benefits of scientific and technological cooperation;

Have agreed as follows:

Article I

The two Governments will jointly establish and implement a program of scientific and technological cooperation for peaceful purposes in agreed areas of mutual interest.

Article II

Cooperative activities shall be the subject of such specific arrangements as may be deemed appropriate.

Article III

Scientific and technological cooperation under this Agreement may take such forms as may be deemed appropriate, including but not limited to:

(a) Joint or coordinated planning, support or implementation of projects;

---

<sup>1</sup> Came into force on 21 May 1991 by signature, in accordance with article XII.

- (b) Exchange of scientific and technological information subject to the provisions of Article V of this Agreement;
- (c) Establishment, operation and utilisation of scientific and technological installations relating to individual projects;
- (d) Exchange of scientific and technical personnel relating to projects or cooperative activities under this Agreement.

#### Article IV

The support of cooperative activities under this Agreement shall be as agreed to in the specific arrangements referred to in Article II and shall be subject to the availability of funds. In general each Government will bear the costs for discharging its responsibilities in cooperative activities.

#### Article V

(a) Scientific and technological information of a non-proprietary nature resulting from cooperation under this Agreement will be made available to the world scientific community through customary channels and in accordance with normal procedures.

(b) The protection and disposition of intellectual property created or introduced in the course of cooperative activities under this Agreement shall be governed by Annex I which constitutes an integral part of this Agreement.

### Article VI

(a) Each Government shall facilitate, consistent with law, the entry into and exit from its territory of scientific and technical personnel engaged in cooperative activities under this Agreement, as well as their families.

(b) Each Government shall facilitate, consistent with law, the entry into and exit of equipment and materials to be utilised in cooperative activities under this Agreement, as well as the personal effects of scientific and technical personnel and of their families.

### Article VII

Each Government shall designate an Executive Agent responsible for the coordination and facilitation of cooperative activities under this Agreement. These agents shall consult with a view to developing such cooperative activities.

### Article VIII

Existing arrangements and agreements between the Governments relating to cooperation in science and technology shall not be affected by this Agreement. However, they may be incorporated into the framework of this Agreement as may be agreed by the Governments.

### Article IX

Nothing in this Agreement shall preclude or prejudice scientific and technological cooperation by nationals of New Zealand and the United States of America outside the provisions of this Agreement.

### Article X

Scientific and technical personnel, agencies, organisations and institutions of third countries may be invited to participate in projects and cooperative activities under this Agreement with the joint approval of the Governments of New Zealand and the United States.

### Article XI

The two Governments shall jointly review the progress of this Agreement from time to time.

### Article XII

This Agreement shall enter into force on signature. Upon entry into force it shall supersede the Agreement for Scientific and Technological Cooperation between the Government of New Zealand and the Government of the United States of America of 27 February 1974, as extended.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 944, p. 159 and annex A in volumes 1170, 1676 and 1870.

### Article XIII

(a) This Agreement shall remain in force unless terminated upon six months' notice by either of the two Governments. The termination of the Agreement shall not affect the validity or duration of any arrangement made in accordance with Article II.

(b) Five years from the date on which this Agreement has entered into force and thereafter at five-yearly intervals, the Agreement shall be reviewed if either Government so requests by notice through the diplomatic channel.

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

Done in duplicate at Washington this *twenty-first* day  
of *May* 1991 in the English language.

For the Government  
of New Zealand:



For the Government  
of the United States of America:



<sup>1</sup> Denis Marshall.

<sup>2</sup> E. U. Curtis Bohlen.

## ANNEX I

## INTELLECTUAL PROPERTY

## PREAMBLE

Pursuant to Article V of this Agreement;

The two Governments shall ensure adequate and effective protection of intellectual property created or furnished under this Agreement and relevant implementing arrangements. The Governments agree to notify one another in a timely fashion of any inventions or claim to copyright arising under this Agreement and to seek protection for such intellectual property in a timely fashion. Rights to such intellectual property shall be allocated as provided in this Annex.

## Article 1 - SCOPE

1. This Annex is applicable to all cooperative activities undertaken pursuant to this Agreement, except as otherwise specifically agreed by the two Governments or their designees.

2. For purposes of this Agreement, "intellectual property" shall have the meaning found in Article 2 of the Convention Establishing the World Intellectual Property Organization, done at Stockholm, July 14, 1967.<sup>1</sup>

3. This Annex addresses the allocation of rights, interests, and royalties between the two Governments. Each Government shall ensure that the other Government can obtain the rights to intellectual property allocated in accordance

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 828, p. 3.

with the Annex, by obtaining those rights from its own participants, through contracts or other legal means, if necessary. This Annex does not otherwise alter or prejudice the allocation of intellectual property rights between a Government and its nationals, which shall be determined by that Government's laws and practices.

4. Disputes concerning intellectual property arising under this Agreement should be resolved through discussions between the participating institutions concerned, or, if necessary, the two Governments or their designees. Upon mutual agreement of the two Governments, a dispute shall be submitted to an arbitral tribunal for binding arbitration in accordance with the applicable rules of international law. Unless the two Governments or their designees agree otherwise in writing, the arbitration rules of UNCITRAL<sup>1</sup> shall govern.

5. Termination or expiration of this Agreement shall not affect rights or obligations under this Annex.

#### Article 2 - ALLOCATION OF RIGHTS

1. Subject to Article 3 of this Annex, each Government shall be entitled to a non-exclusive, irrevocable, royalty-free license in all countries to translate, reproduce, and publicly distribute scientific and technical journal articles, reports, and books directly arising from cooperation under this Agreement. All publicly distributed copies of work prepared under this provision shall indicate the names of the authors of the work unless an author explicitly declines to be named.

<sup>1</sup> United Nations, *Official Records of the General Assembly, Thirty-first Session, Supplement No. 17 (A/31/17)*, p. 34.

2. Subject to Articles 1.1, 2.1, and 3 of this Annex, rights to all forms of intellectual property covered by this Agreement shall be allocated as follows:

(a) Visiting researchers, for example, scientists visiting primarily in furtherance of their education, shall receive intellectual property rights under the policies of the host institution. In addition, each visiting researcher shall be entitled to national treatment with respect to

royalties, bonuses, awards, payments, or any other reward in accordance with the law and with the policies of the host institution.

(b) (i) For intellectual property created during joint research, for example, when the two Governments, participating institutions, or participating personnel have agreed in advance on the scope of work, each Government shall be entitled to obtain all rights and interests in its own territory. Rights and interests in third countries will be determined in implementing arrangements. If research is not designated as "joint research" in the relevant implementing arrangement, rights to intellectual property arising from the research will be allocated in accordance with paragraph 2.2 (a). In addition, each visiting researcher shall be entitled to national treatment with respect to royalties, bonuses, awards, payments, or any other reward in accordance with the law and with the policies of the host institution.

(ii) Notwithstanding paragraph 2.2(b)(i), if the

intellectual property is of a type for which protection is available under the laws of one Government but not the other Government, the Government whose laws provide for this type of protection shall be entitled to all rights and interests worldwide. Each visiting researcher shall, with respect to the property, nonetheless be entitled to national treatment with respect to royalties, bonuses, awards, payments, or any other reward in accordance with the law and with the policies of the host institution.

#### Article 3 - BUSINESS-CONFIDENTIAL INFORMATION

In the event that information identified, within a reasonable amount of time, as business-confidential is furnished or created under the Agreement, each Government and its participants shall protect such information in accordance with applicable laws, regulations, and administrative practice. Information may be identified as "business-confidential" if a person having the information may derive an economic benefit from it or may obtain a competitive advantage over those who do not have it, the information is not generally known or publicly available from other sources, and the owner has not previously made the information available without imposing in a timely manner an obligation to keep it confidential.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD<sup>1</sup> DE COOPÉRATION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE  
ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE  
ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande,

Désireux d'élargir les connaissances susceptibles d'améliorer le bien-être de l'homme;

Reconnaissant les avantages que les deux Gouvernements peuvent tirer de la coopération scientifique et technique;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

Les deux Gouvernements élaboreront et exécuteront conjointement un programme de coopération scientifique et technique à des fins pacifiques dans des domaines d'intérêt mutuel arrêtés d'un commun accord.

*Article II*

Les activités de coopération feront l'objet des arrangements spécifiques jugés appropriés.

*Article III*

La coopération scientifique et technique prévue par le présent Accord pourra prendre les formes jugées appropriées et porter notamment, mais non exclusivement, sur les questions ci-après :

- a) Planification, soutien ou exécution, concertés ou coordonnés, de projets;
- b) Echange de renseignements scientifiques et techniques, sous réserve des dispositions de l'article V du présent Accord;
- c) Mise en place, exploitation et utilisation d'installations scientifiques et techniques relatives à différents projets;
- d) Echange du personnel scientifique et technique nécessaire aux projets ou activités de coopération entrepris au titre du présent Accord.

*Article IV*

Le soutien des activités de coopération entreprises au titre du présent Accord sera régi par les arrangements spécifiques visés à l'article II, sous réserve des fonds disponibles. En général, chacun des deux Gouvernements prendra à sa charge les dépenses relatives aux tâches dont il devra s'acquitter au titre des activités de coopération.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 21 mai 1991 par la signature, conformément à l'article XII.

*Article V*

*a)* Les renseignements scientifiques et techniques ne relevant pas de la propriété intellectuelle, recueillis dans le cadre de la coopération prévue par le présent Accord, seront mis à la disposition de la communauté scientifique mondiale par les voies usuelles et conformément aux procédures normales;

*b)* La protection et l'affectation de toute propriété intellectuelle créée ou mise en œuvre au cours des activités de coopération entreprises au titre du présent Accord seront régies par l'annexe I qui fait partie intégrante dudit Accord.

*Article VI*

*a)* Chacun des deux Gouvernements facilitera, conformément à sa législation, l'entrée sur son territoire, ainsi que la sortie de ce territoire, des membres du personnel scientifique et technique affecté à des activités de coopération entreprises au titre du présent Accord, ainsi que de leurs familles;

*b)* Chacun des deux Gouvernements facilitera, conformément à sa législation, l'entrée sur son territoire, ainsi que la sortie de ce territoire, du matériel et des matières qui seront affectés à des activités de coopération entreprises au titre du présent Accord, ainsi que des effets personnels des membres du personnel scientifique et technique et de leurs familles;

*Article VII*

Chacun des deux Gouvernements désignera un agent d'exécution chargé de coordonner et de faciliter les activités de coopération entreprises au titre du présent Accord. Lesdits agents se concerteront en vue de mettre au point lesdites activités de coopération.

*Article VIII*

Les arrangements et accords en vigueur entre les deux Gouvernements en matière de coopération scientifique et technique ne seront pas modifiés par le présent Accord. Néanmoins, ils pourront être incorporés dans le présent Accord si les deux Gouvernements en décident ainsi.

*Article IX*

Aucune disposition du présent Accord ne fera obstacle ou tort aux activités de coopération scientifique et technique entreprises par des ressortissants de la Nouvelle-Zélande et des Etats-Unis d'Amérique en dehors du cadre de cet Accord.

*Article X*

Avec le consentement conjoint du Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et du Gouvernement des Etats-Unis, le personnel, les organismes, les organisations et les institutions scientifiques et techniques de pays tiers pourront être invités à participer à des projets et à des activités de coopération entreprises au titre du présent Accord.

*Article XI*

Les deux Gouvernements feront en commun, de temps à autre, le point des résultats de l'application du présent Accord.

*Article XII*

Le présent Accord entrera en vigueur dès sa signature. Une fois entré en vigueur, il remplacera l'Accord de coopération scientifique et technique entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique en date du 27 février 1974, déjà prorogé<sup>1</sup>.

*Article XIII*

a) Le présent Accord demeurera en vigueur jusqu'à sa dénonciation moyennant préavis de six mois signifié par l'un ou l'autre des deux Gouvernements. La dénonciation de l'Accord ne modifiera en rien la validité ni la durée des arrangements éventuellement conclus conformément à l'article II;

b) Cinq ans après la date d'entrée en vigueur du présent Accord et par la suite à intervalles de cinq ans, l'Accord sera revu si l'un ou l'autre Gouvernement le demande par notification signifiée par la voie diplomatique.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Washington le 21 mai 1991 en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement  
de la Nouvelle-Zélande :

DENIS MARSHALL

Pour le Gouvernement  
des Etats-Unis d'Amérique :

E. U. CURTIS BOHLEN

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traité*, vol. 944, p. 159 et annexe A des volumes 1170, 1676 et 1870.

## ANNEXE I

### PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

#### PRÉAMBULE

Conformément à l'article V du présent Accord, les deux Gouvernements veilleront à assurer la protection adéquate et efficace de toute propriété intellectuelle créée ou fournie en vertu du présent Accord et des arrangements d'exécution y relatifs. Les deux Gouvernements sont convenus de se faire connaître en temps utile toutes les inventions ou prétentions à droits d'auteur découlant du présent Accord et d'en faire assurer la protection en temps voulu. Les droits à cette propriété intellectuelle seront répartis selon les dispositions de la présente annexe.

#### *Article premier*

#### CHAMP D'APPLICATION

1. La présente annexe est applicable à toutes les activités menées en coopération conformément au présent Accord, sauf décision contraire convenue par les deux Gouvernements ou leurs mandataires.

2. Aux fins du présent Accord, l'expression « propriété intellectuelle » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention instituant l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle, signée à Stockholm le 14 juillet 1967<sup>1</sup>.

3. La présente annexe concerne la répartition des droits, intérêts et royalties entre les deux Gouvernements. Chacun des Gouvernements veillera à ce que l'autre puisse obtenir la jouissance des droits de propriété intellectuelle attribués conformément à la présente annexe, en acquérant ces droits auprès de ses propres participants par le biais de contrats ou d'autres moyens légaux si nécessaire. La présente annexe ne modifie ni ne préjudice autrement en rien la répartition des droits de propriété intellectuelle entre un gouvernement et ses ressortissants, qui sera déterminée par la législation et les pratiques de ce gouvernement.

4. Les contentieux en matière de propriété intellectuelle qui s'élèveraient dans le cadre du présent Accord devraient être tranchés par négociation entre les institutions participantes concernées ou, en cas de nécessité, entre les deux Gouvernements ou leurs mandataires. Avec l'accord des deux Gouvernements, tout contentieux pourra être soumis à un tribunal arbitral en vue d'un arbitrage ayant force obligatoire conformément aux règles applicables du droit international. A moins que les deux Gouvernements ou leurs mandataires n'en soient convenus autrement par écrit, ce sont les règles d'arbitrage de la CNUDCI<sup>2</sup> qui seront d'application.

5. La dénonciation ou l'expiration du présent Accord ne modifiera en rien les droits ni les obligations institués par la présente annexe.

#### *Article 2*

#### RÉPARTITION DES DROITS

1. Sous réserve des dispositions de l'article 3 de la présente annexe, chacun des Gouvernements aura, dans tous les pays, le droit, sans exclusivité, irrévocable et exonéré de royalties de traduire, reproduire et distribuer publiquement des articles de revues scientifiques et techniques, des rapports et des ouvrages résultant directement d'activités menées en coopération en vertu du présent Accord. Tous les exemplaires rendus publics de travaux

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traité*, vol. 828, p. 3.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-et-unième session, Supplément n° 17 (A/31/17)*, p. 36.

réalisés conformément à la présente disposition devront indiquer les noms des auteurs de ces travaux à moins qu'un auteur ne refuse explicitement que son nom soit rendu public.

2. Sous réserve des articles 1.1, 2.1 et 3 de la présente annexe, les droits à toutes les formes de propriété intellectuelle visées par le présent Accord seront attribués comme suit :

a) Les chercheurs invités, par exemple les scientifiques invités au premier chef pour parfaire leur formation, bénéficieront de droits de propriété intellectuelle conformément à la politique de l'institution qui les accueille. De plus, chaque chercheur invité bénéficiera du traitement national en matière de royalties, de primes, de prix, de rémunérations ou de toutes autres récompenses conformément à la législation et à la politique de l'institution qui l'accueille;

b) i) S'agissant de la propriété intellectuelle créée lors de travaux de recherche réalisés en commun, par exemple lorsque les deux Gouvernements, les institutions participantes et les personnels participants seront convenus à l'avance de l'étendue de leurs travaux respectifs, chaque Gouvernement devra se voir attribuer tous les droits et intérêts sur son propre territoire. Les droits et les intérêts dans les pays tiers seront déterminés par des arrangements d'exécution. Si les travaux de recherche ne sont pas qualifiés de « conjoints » dans l'arrangement d'exécution les concernant, les droits de propriété intellectuelle résultant de ces travaux seront répartis conformément au paragraphe 2.2, a. De plus, chacun des chercheurs invités aura droit au traitement national en matière de royalties, primes, prix, rémunérations ou autres récompenses conformément à la législation et à la politique de l'institution qui l'accueille;

ii) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2.2, b, i, si la propriété intellectuelle peut bénéficier d'une protection conformément à la législation de l'un des Gouvernements mais non de l'autre, le Gouvernement dont la législation assure cette protection se verra attribuer tous les droits et intérêts la concernant dans le monde entier. Chaque chercheur invité bénéficiera néanmoins du traitement national en matière de royalties, primes, prix, rémunérations ou autres récompenses conformément à la législation et à la politique de l'institution qui l'accueille.

### *Article 3*

#### INFORMATIONS COMMERCIALEMENT CONFIDENTIELLES

S'il est fourni ou créé dans le cadre du présent Accord des informations reconnues dans un délai raisonnable comme commercialement confidentielles, chacun des Gouvernements et ses participants les protégeront conformément aux lois, règlements et pratiques administratives applicables. Des informations pourront être réputées « commercialement confidentielles » si une personne qui en dispose peut en tirer un profit économique ou obtenir un avantage sur le plan de la concurrence par rapport à celles qui n'en disposent pas, si ces informations ne sont pas généralement connues ou à la disposition du public en provenance d'autres sources et si leur détenteur ne les a pas préalablement mises à disposition sans avoir imposé en temps voulu l'obligation de les tenir confidentielles.



No. 33223

---

**NEW ZEALAND  
and  
UNITED STATES OF AMERICA**

**Exchange of notes constituting an agreement concerning restraint npon the importation of certain meats into the United States during the calendar year 1991. Washington, 4 October and 5 November 1991**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**Échange de notes constituant nn accord relatif à la restriction d'importation anx États-Unis de certaines viandes pendant l'année 1991. Washington, 4 octobre et 5 novembre 1991**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN NEW ZEALAND AND THE UNITED STATES OF AMERICA CONCERNING RESTRAINT UPON THE IMPORTATION OF CERTAIN MEATS INTO THE UNITED STATES DURING THE CALENDAR YEAR 1991

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF À LA RESTRICTION D'IMPORTATION AUX ÉTATS-UNIS DE CERTAINES VIANDES PENDANT L'ANNÉE 1991

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

<sup>1</sup> Came into force on 5 November 1991, in accordance with the provisions of the said notes.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 5 novembre 1991, conformément aux dispositions desdites notes.

No. 33224

---

**NEW ZEALAND  
and  
UNITED STATES OF AMERICA**

**Agreement concerning a framework of principles and procedures for consultations regarding trade and investment relations (with annex). Signed at Washington on 2 October 1992**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**Accord relatif à un cadre de principes et de procédures régissant les consultations en matière commerciale et d'investissements (avec annexe). Signé à Washington le 2 octobre 1992**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA CONCERNING A FRAMEWORK OF PRINCIPLES AND PROCEDURES FOR CONSULTATIONS REGARDING TRADE AND INVESTMENT RELATIONS

The Government of New Zealand and the Government of the United States of America (individually a "Party" and collectively the "Parties"):

Desiring to enhance the friendship and spirit of cooperation between both Parties;

Desiring to develop further and strengthen trade and economic relations between both Parties;

Taking into account both Parties' membership in the General Agreement on Tariffs and Trade<sup>2</sup> (hereinafter, together with its associated agreements, understandings and other instruments, referred to as "the GATT") and noting that this Agreement is without prejudice to the rights and obligations of the Parties under the GATT;

Taking into account their commitment to the successful completion and implementation of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations;

---

<sup>1</sup> Came into force on 2 October 1992 by signature, in accordance with article 9.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 55, p. 194.

Recognizing the importance of promoting a more liberal and predictable environment for international trade and investment;

Recognizing the benefits to each Party resulting from increased international trade and investment and that protectionism and other measures distorting trade and investment flows would deprive the Parties of such benefits;

Recognizing the essential role of private investment, both domestic and foreign, in furthering growth, creating jobs, expanding trade, improving technology, and enhancing economic development;

Recognizing that foreign direct investment confers positive benefits on each Party;

Recognizing the continuing importance of trade in agricultural and other goods;

Recognizing the increasing importance of services in their economies and in bilateral and international trade;

Taking into account the need to eliminate non-tariff barriers in order to facilitate greater access to the

markets of both Parties and to avoid the establishment of new barriers to trade and investment;

Recognizing the importance of providing adequate and effective protection and enforcement of intellectual property rights, and taking account of their commitments undertaken and to be undertaken in the GATT, and in intellectual property rights conventions to which they are both Parties;

Noting the common objective of both Parties to improve the welfare of the workforce and provide for better terms and conditions of employment;

Recognizing the desirability of resolving trade and investment problems as expeditiously as possible; and,

Considering that it would be in their mutual interest to establish a bilateral mechanism between the Parties for encouraging the liberalization of trade and investment between them, as well as for consulting on bilateral trade and investment issues;

To this end, the Parties agree as follows:

#### ARTICLE 1

The Parties shall establish a United States-New Zealand Council on Trade and Investment (hereinafter referred to as "the Council").

#### ARTICLE 2

The Council shall be composed of representatives of both Parties. The United States of America's side will be chaired by the Office of the United States Trade Representative, and the New Zealand side will be chaired by the Ministry of External Relations and Trade.

#### ARTICLE 3

The Council shall meet at least once every twelve months, unless otherwise agreed by the Parties. When agreed to be necessary, meetings of the Council may be held at the Cabinet or sub-Cabinet level.

#### ARTICLE 4

The Parties may seek the advice of the private sector in their respective countries on matters related to issues

discussed or work undertaken by the Council. Private sector representatives may be asked to participate in Council meetings whenever both Parties agree that it is appropriate.

#### **ARTICLE 5**

The objectives of the Council are as follows:

1. To monitor and review trade and investment relations and to identify opportunities for expanding such trade and investment relations;
2. To hold consultations on specific trade and investment matters of interest to the Parties and to negotiate agreements as and where appropriate;
3. To identify and work towards the removal of distortions to trade and investment flows.

#### **ARTICLE 6**

1. Either Party may at any time request consultations on any trade or investment matter of interest to it. Requests for consultations shall be accompanied by written explanation of the subject to be discussed and

consultations shall be held within 30 days of the request, unless the requesting Party agrees to a later date. Each Party shall make every endeavor to provide adequate advance notice and an opportunity for consultations before taking actions that would affect adversely the trade or investment interests of the other Party to the extent permissible under their respective domestic laws.

2. Consultations shall normally take place in the first instance in the country of the Party whose measure or practice has prompted the request for consultations or in any other circumstances at a location to be mutually agreed.

3. This Article shall be without prejudice to the rights and obligations of either Party under the GATT or under any other instruments (including any instruments emerging from the GATT Uruguay Round)<sup>1</sup> to which both Parties are or may during the period of effectiveness of this Agreement become contracting parties.

4. Every effort shall be made in consultations requested under this Article to resolve any differences between the Parties at the working level. At any time, either Party may request that the differences be reviewed and resolution attempted at a higher level.

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1867, 1868 and 1869, p. 3.

5. If resolution is not reached within 30 days following the first meeting, either Party may refer the dispute to any applicable dispute resolution procedures under the GATT or any other instruments to which both are or may become Parties. If a dispute is referred to the GATT, consultations under this Agreement shall be considered to have constituted consultations under Article XXIII:1 of the GATT or any preliminary bilateral consultations required as part of any GATT dispute settlement procedures. Where a dispute is so referred to the GATT, the Parties shall notify the GATT Council or other appropriate GATT body that the consultations have been held.

#### ARTICLE 7

1. The Council will at its first session consider those subjects included in the "Immediate Action Agenda" attached as an Annex to this Agreement.
2. The Agenda for subsequent meetings of the Council shall comprise those subjects included in the "Immediate Action Agenda" and any additional issues affecting the trade and investment interests of the Parties that are submitted by either Party for inclusion in the Agenda.
3. The Council may establish joint working groups to facilitate the work of the Council.

**ARTICLE 8**

This Agreement shall not apply to Tokelau unless the Parties have exchanged notes agreeing to the terms on which it shall so apply.

**ARTICLE 9**

This Agreement shall enter into force on the date of its signature by both Parties.

**ARTICLE 10**

1. This Agreement shall remain in force unless terminated by mutual consent of the Parties or by either Party upon six months written notice to the other Party.

2. In the event that the Parties decide by mutual consent to amend the Agreement, such amendments may be done by an exchange of letters.

3. The Parties agree to prepare a mutually acceptable record of any agreements recorded between them concerning any specific trade or investment issues.

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

Done in duplicate at Washington, D.C. this second day of October 1992.

For the Government  
of New Zealand:



For the Government  
of the United States of America:

  
2

---

<sup>1</sup> Philip Ralph Burdon.

<sup>2</sup> Carla A. Hills,

## ANNEX

## IMMEDIATE ACTION AGENDA

In relation to the Agreement Between the Government of New Zealand and the Government of the United States of America concerning a Framework of Principles and Procedures for Consultations Regarding Trade and Investment Relations, the New Zealand and United States Governments confirm the following:

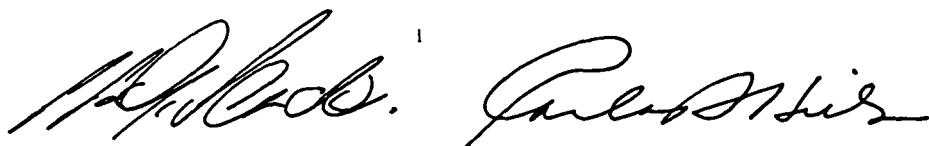
1. They are prepared to commence the work of the Council within 120 days of the signing of the above-mentioned Agreement with an "Immediate Action Agenda" composed of the following topics:

- Conclusion and implementation of the GATT Uruguay Round;
- Market Access (including, inter alia, tariff and non-tariff measures) issues;
- Countervailing duty and anti-dumping issues;
- Services issues;
- Intellectual property rights issues;
- Subsidy issues;
- Investment screening practices;
- Multilateral and regional trade issues of mutual interest.

2. The inclusion of topics on this "Immediate Action Agenda" does not limit the ability of either Party to raise for consultations under Article 6 of the Agreement any other issue relating to trade or investment which might arise in the near term and require immediate bilateral consultations, nor prejudice the raising of new issues in the future.

For the Government  
of New Zealand:

For the Government  
of the United States of America:



The image shows two handwritten signatures. The signature on the left is in cursive and appears to read "Philip Ralph Burdon". Above this signature is a small number "1". The signature on the right is also in cursive and appears to read "Carla A. Hills". Above this signature is a small number "2". There is a horizontal line below the signatures.

---

<sup>1</sup> Philip Ralph Burdon.  
<sup>2</sup> Carla A. Hills,

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF À UN CADRE DE PRINCIPES ET DE PROCÉDURES RÉGISSANT LES CONSULTATIONS EN MATIÈRE COMMERCIALE ET D'INVESTISSEMENTS**

---

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique (ci-après dénommé(s) la Partie ou les Parties),

Désireux de renforcer leur amitié et l'esprit de coopération entre les Parties;

Désireux de développer davantage et de renforcer les relations commerciales et économiques entre les Parties;

Tenant compte de l'adhésion des Parties à l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce<sup>2</sup> (ci-après dénommé, ainsi que ses accords, arrangements et instruments associés, le « GATT ») et notamment que le présent Accord est sans préjudice des droits et obligations des Parties aux termes du GATT;

Conscients de leur volonté de voir se concrétiser et s'appliquer les négociations d'Uruguay;

Reconnaissant l'importance que revêt la promotion d'un climat plus ouvert et plus prévisible en matière de commerce international et d'investissements;

Conscients des avantages qui résulteraient pour chaque Partie d'une augmentation du commerce et des investissements internationaux et du fait que le protectionnisme et d'autres mesures qui faussent le flux des échanges et des investissements priveraient les Parties desdits avantages;

Reconnaissant le rôle essentiel que jouent les investissements tant nationaux qu'internationaux en favorisant la croissance, en créant des emplois, en développant les échanges, en améliorant la technologie et en stimulant le développement économique;

Conscients que les investissements étrangers directs offrent des avantages certains à chaque Partie;

Reconnaissant l'importance durable des échanges en matière agricole et dans d'autres domaines;

Conscients de l'importance croissante des services comme élément de leurs économies ainsi que des échanges bilatéraux et internationaux;

Tenant compte de la nécessité d'éliminer les obstacles non tarifaires afin de faciliter un meilleur accès aux marchés des deux Parties et d'éviter la création de nouveaux obstacles aux échanges et aux investissements;

Reconnaissant l'importance d'assurer une protection adéquate et efficace des droits de propriété intellectuelle et de les faire appliquer, et conscients de leurs

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 2 octobre 1992 par la signature, conformément à l'article 9.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 55, p. 194.

engagements passés et futurs au sein du GATT et dans le cadre des conventions relatives aux droits de propriété intellectuelle auxquelles ils sont tous deux Parties;

Prenant note de l'objectif commun des deux Parties visant à améliorer le niveau de vie des travailleurs et assurer de meilleures conditions d'emploi;

Conscients de l'intérêt qu'il y a à résoudre les problèmes relatifs aux échanges et aux investissements le plus rapidement possible; et

Considérant qu'il y va de leur intérêt mutuel d'établir un mécanisme bilatéral entre les Parties propre à favoriser entre eux la libéralisation des échanges et des investissements, ainsi qu'à permettre des consultations sur des questions relevant des échanges et des investissements bilatéraux;

A ces fins, les Parties sont convenues de ce qui suit :

#### *Article premier*

Les Parties établiront un Conseil Etats-Unis/Nouvelle-Zélande sur le commerce et les investissements (ci-après dénommé « le Conseil »).

#### *Article 2*

Le Conseil sera composé de représentants des deux Parties. La Partie américaine sera présidée par l'« Office of the United States Trade Representative » et la Partie néo-zélandaise sera présidée par le Ministère des relations et du commerce extérieurs.

#### *Article 3*

Le Conseil se réunira au moins une fois l'an, sauf décision contraire des Parties. Si cela s'avère nécessaire, les réunions du Conseil seront convoquées aux niveaux ministériel et sous-ministériel.

#### *Article 4*

Il est loisible aux Parties de solliciter l'opinion du secteur privé de leurs pays respectifs sur des questions traitées au sein du Conseil ou sur des travaux entrepris par lui. Lorsque les deux Parties l'estiment approprié, les représentants du secteur privé peuvent être invités à participer aux réunions du Conseil.

#### *Article 5*

Le Conseil aura les objectifs suivants :

1. Le suivi et l'examen des relations dans les domaines des échanges et des investissements et l'identification de possibilités d'expansion desdites relations.
2. La tenue de consultations sur des questions particulières liées aux échanges et aux investissements qui s'avèrent d'intérêt pour les deux Parties et la négociation d'accords appropriés;
3. L'identification et l'élimination des distorsions aux flux commerciaux et des investissements.

#### *Article 6*

1. L'une ou l'autre des Parties peut à tout moment réclamer des consultations sur des questions relatives au commerce ou aux investissements auxquelles elle attache un intérêt. Les demandes de consultation seront assorties d'un exposé écrit

de la question devant faire l'objet de discussions et les consultations auront lieu dans un délai de 30 jours suivant la demande, à moins que la Partie requérante n'accepte une date plus tardive. Chaque Partie s'efforce de fournir un préavis comportant des délais appropriés et des possibilités de consultation avant de prendre des mesures susceptibles de nuire aux échanges et aux investissements de l'autre Partie et ce dans les limites autorisées par les législations internes respectives.

2. Les consultations auront normalement lieu en première instance dans le pays de la Partie dont les mesures ou les pratiques sont à l'origine de la demande de consultations ou, dans les autres cas, dans un lieu convenu entre les Parties.

3. Le présent article est sans préjudice des droits et obligations de l'une ou l'autre des Parties en vertu du GATT ou de tous autres instruments (y compris de tous instruments qui pourraient résulter des négociations d'Uruguay)<sup>1</sup> auxquels les deux Parties sont devenues Parties contractantes ou le deviendront par la suite au cours de la période d'application du présent Accord.

4. A l'occasion des consultations prévues par le présent article, tous les efforts seront faits pour résoudre tout différend entre les Parties au niveau de l'exécution. En tout temps, il sera loisible à l'une ou l'autre des Parties de demander que les différends soient examinés et qu'un effort de solution soit tenté à un niveau supérieur.

5. Si une solution au différend n'a pu être trouvée dans un délai de 30 jours suivant la première réunion, l'une ou l'autre des Parties pourra porter le différend devant le GATT ou tout autre organisme auquel les deux Parties appartiennent ou auquel elles pourraient devenir parties. Si le différend est soumis au GATT, les consultations en vertu du présent Accord seront considérées comme étant des consultations aux termes de l'article XXIII:1 du GATT ou toutes consultations bilatérales préliminaires requises comme élément de toutes procédures de règlement de différends dans le cadre du GATT. Lorsqu'un différend est ainsi soumis au GATT, les Parties notifient le Conseil du GATT ou tout autre organe approprié du GATT que des consultations ont eu lieu.

#### *Article 7*

1. Lors de sa première session, le Conseil examine les questions qui figurent au document intitulé « Questions exigeant une décision immédiate » qui figure en annexe au présent Accord.

2. L'ordre du jour des réunions ultérieures du Conseil comporte les questions qui figurent au document visé ci-avant et toutes autres questions susceptibles de porter atteinte aux intérêts des Parties en matière commerciale ou d'investissements et qui sont soumises par l'une ou l'autre Partie en vue de leur insertion à l'ordre du jour.

3. Le Conseil peut créer un groupe de travail mixte afin de faciliter ses propres travaux.

#### *Article 8*

Le présent Accord ne s'applique pas aux îles Tokélaou à moins que les Parties n'aient échangé des notes indiquant les conditions dans lesquelles cette application pourra se faire.

---

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1867, 1868 et 1869, p. 3.

*Article 9*

Le présent Accord entrera en vigueur dès sa signature par les deux Parties.

*Article 10*

1. Le présent Accord demeurera en vigueur à moins qu'il n'y soit mis fin par consentement mutuel des Parties ou par une dénonciation par l'une d'elles moyennant un préavis écrit de six mois adressé à l'autre Partie.
2. Au cas où les Parties devaient, par consentement mutuel, décider de modifier le présent Accord, lesdits amendements s'effectueront par échange de lettres.
3. Les Parties s'engagent à dresser un état mutuellement acceptable de tous les accords conclus entre elles concernant les questions se rapportant spécifiquement aux échanges et aux investissements.

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

FAIT en double exemplaire, à Washington, le 2 octobre 1992.

Pour le Gouvernement  
de la Nouvelle-Zélande :

PHILIP RALPH BURDON

Pour le Gouvernement  
des Etats-Unis :

CARLA A. HILLS

## ANNEXE

### QUESTIONS EXIGEANT DES MESURES IMMÉDIATES

S'agissant de l'Accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique relatif à un cadre de principes et de procédures régissant les consultations en matière commerciale et d'investissements, les Gouvernements de la Nouvelle-Zélande et des Etats-Unis confirment ce qui suit :

1. Ils sont disposés à engager les travaux du Conseil dans un délai de 120 jours suivant la signature de l'Accord visé ci-dessus en abordant les « questions exigeant des mesures immédiates » et qui comprennent les domaines suivants :

- Conclusion et application des négociations d'Uruguay;
- Questions d'accès aux marchés (y compris notamment les mesures tarifaires et non tarifaires);
- Questions relatives aux droits anti-dumping et compensateurs;
- Questions relatives aux services;
- Questions relatives aux droits de propriété intellectuelle;
- Questions de subventions;
- Pratiques de sélection des investissements;
- Questions d'intérêt mutuel portant sur le commerce multilatéral régional.

2. La liste de questions exigeant des mesures immédiates ne limite aucunement la possibilité pour l'une ou l'autre Partie de soulever, aux fins de consultations aux termes de l'article 6 de l'Accord, toute autre question relative aux échanges et aux investissements qui pourrait se présenter dans un proche avenir et exiger des consultations bilatérales immédiates, ni de soulever de nouvelles questions dans l'avenir.

Pour le Gouvernement  
de la Nouvelle-Zélande :

PHILIP RALPH BURDON

Pour le Gouvernement  
des Etats-Unis :

CARLA A. HILLS



No. 33225

---

**NEW ZEALAND  
and  
UNITED STATES OF AMERICA**

**Exchange of notes constituting an agreement concerning arrangements for the installation, operation and maintenance in New Zealand of Global Sea Level Data Collection Stations (with attachment). Wellington, 18 November 1992**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**Échange de notes constituant un accord relatif aux arrangements concernant l'installation, le fonctionnement et l'entretien en Nouvelle-Zélande des Centres de prélèvement de données sur le niveau global de la mer (avec pièce jointe). Wellington, 18 novembre 1992**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN NEW ZEALAND AND THE UNITED STATES OF AMERICA CONCERNING ARRANGEMENTS FOR THE INSTALLATION, OPERATION AND MAINTENANCE IN NEW ZEALAND OF GLOBAL, SEA LEVEL DATA COLLECTION STATIONS (GSL)

---

I

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

November 18, 1992

No. 092

Sir,

I have the honor to refer to discussions which have taken place between the United States National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) and the New Zealand Department of Survey and Land Information (DOSLI) concerning the installation, operation and maintenance in New Zealand of Global Sea Level Data Collection (GSL) Stations.

The governments of the United States of America and New Zealand share a common goal and commitment to the long term monitoring of sea levels on a global scale, to help understand the circulation of the ocean and its role in climate and global change.

Therefore, I have the honor to propose that the provisions of the attached arrangements shall govern the installation, operation and maintenance of GSL stations in

---

<sup>1</sup> Came into force on 18 November 1992, in accordance with the provisions of the said notes.

New Zealand, and that the provisions of the Agreement for Scientific and Technical Cooperation between the Government of the United States and the Government of New Zealand of May 21, 1991,<sup>1</sup> shall also apply to this project.

If the aforementioned proposals are acceptable to the Government of New Zealand, I have the further honor to propose that this Note with its attachment, together with your Note in reply, shall constitute an Agreement between our two governments, which shall enter into force on the date of your reply, and shall remain in force until terminated by either government on ninety days' written notice.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

*Attachment:* as stated

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Don McKinnon".<sup>2</sup>

The Honorable Don McKinnon  
Minister of External Relations  
and Trade  
Parliament Buildings  
Wellington  
New Zealand

<sup>1</sup> See p. 235 of this volume.

<sup>2</sup> Della Newman.

## ATTACHMENT

### ARRANGEMENTS ON INSTALLATION, OPERATION AND MAINTENANCE OF GLOBAL SEA LEVEL DATA COLLECTION STATIONS BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND

#### 1. Purpose

The arrangements set out herein are for the purpose of coordinating the installation, operation, and maintenance of Global Sea Level (GSL) Data Collection Stations in New Zealand. These arrangements shall be implemented by the National Ocean Service (NOS) of the National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) on behalf of the Government of the United States of America and by the New Zealand Department of Survey and Land Information (DOSLI) on behalf of the Government of New Zealand.

These arrangements form part of the implementation of the Global Sea Level Observing System (GLOSS), coordinated by the Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO. Data collected will also support the Tropical Oceans and Global Atmosphere (TOGA) program, the World Ocean Circulation Experiment (WOCE), the United States Global Change Program and the New Zealand Climate Change Program.

#### 2. Responsibilities of the NOS

(A) NOS will provide at least one complete next generation water level measurement system (NGWLMS) field unit to be used for the Global Sea Level (GSL) Programmes. NOS will retain title to the units.

(B) NOS will provide all auxiliary components, except those that are available in New Zealand.

(C) NOS will provide ancillary sensors for measuring barometric pressure, water temperature, air temperature, and wind speed and direction.

(D) NOS will provide technical expertise for the installation, operation, and maintenance of the NGWLMS field units, including the provision of associated documentation and drawings.

(E) NOS will provide personnel for the first installation of equipment and subsequent maintenance/quality control visits. NOS will provide assistance with future installations, upon request by DOSLI.

(F) NOS will provide spare parts and/or replacement parts for maintenance in exchange for the old parts.

(G) NOS will provide decoding software.

3. Responsibilities of the Department of Survey and Land Information (DOSLI)

(A) DOSLI will locate and provide specific sites in accordance with the installation requirements of the NGWLMS. DOSLI will obtain any local clearances required for the installations.

(B) DOSLI will assist NOS with the first installation and will be responsible for any further installations.

(C) DOSLI will obtain those auxiliary components, such as brackets and plastic pipe, available in New Zealand.

(D) DOSLI will arrange for utilities (telephone and power) at each GSL station and pay for all installation and recurring costs.

(E) DOSLI will operate and maintain the GSL stations in accordance with NOS specifications. Corrective maintenance will be performed in as timely a manner as resources allow. Each station will be connected to the local benchmark network, at least once annually, by geodetic levels.

(F) If the stations are not within the geostationary operational environmental satellite footprint, DOSLI will collect the data via the telephone line and provide NOS with the data collected by the GSL station on a monthly basis. The data will be placed on floppy disk.

4. Joint NOS/DOSLI Responsibilities

The NOS and DOSLI will cooperate in respect of the following matters:

(A) The coordination of future connections using the global positioning system and/or very long baseline interferometry;

(B) Work towards providing satellite communications coverage for data transmission, if not presently available; and

(C) The selection and establishment of future GSL stations at sites of mutual interest.

5. General Provisions

(A) NOS point of contact will be Chief, Ocean and Lake Levels Division, NOS, NOAA. DOSLI point of contact will be the Manager, Geodetic Survey Control.

(B) Data collected by the GSL stations are to be shared and made available to the public.

(C) Nothing herein is intended to be inconsistent with current NOAA or DOSLI directives. In the event of any inconsistency, such directives will prevail but without prejudice to the fulfillment of the purpose of these arrangements.

(D) Activities of NOS or DOSLI within the scope of these arrangements are contingent upon availability of appropriate funds and proper authorization for the activities.

(E) NOS and DOSLI may recommend that their respective governments conclude such amendments to these arrangements as are necessary to fulfill the purpose of these arrangements.

## II

18 November 1992

Excellency,

I have the honour to refer to your Note of 18 November 1992 which reads as follows:

[*See note I*]

I have the honour to confirm that the foregoing is acceptable to the Government of New Zealand and that your Note and this confirmatory reply shall constitute an Agreement between our two governments which shall enter into force on the date of this reply.

Please accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

DON MCKINNON  
Minister of External Relations and Trade

Her Excellency Mrs. Della Newman  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary  
Embassy of the United States  
of America  
Wellington

---

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> RELATIF  
AUX ARRANGEMENTS CONCERNANT L'INSTALLATION, LE  
FONCTIONNEMENT ET L'ENTRETIEN EN NOUVELLE-  
ZÉLANDE DES CENTRES DE PRÉLÈVEMENT DE DONNÉES  
SUR LE NIVEAU GLOBAL DE LA MER

## I

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Le 18 novembre 1992

Nº 092

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux entretiens qui ont eu lieu entre la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) des Etats-Unis et le Department of Survey and Land Information (DOSLI) de la Nouvelle-Zélande au sujet de l'installation, du fonctionnement et de l'entretien en Nouvelle-Zélande de stations de prélèvement de données sur le niveau global de la mer (GSL).

Les Gouvernements des Etats-Unis d'Amérique et de la Nouvelle-Zélande ont un objectif commun qu'ils sont résolus à réaliser, à savoir la surveillance à long terme du niveau global de la mer, afin de contribuer à la compréhension de la circulation de l'océan et de son rôle dans le changement climatique mondial.

C'est pourquoi je propose que les dispositions des arrangements joints régissent l'installation, le fonctionnement et l'entretien en Nouvelle-Zélande de stations de prélèvement de données sur le niveau global de la mer et que les dispositions de l'Accord de coopération scientifique et technique entre le Gouvernement des Etats-Unis et le Gouvernement néo-zélandais du 21 mai 1991<sup>2</sup> s'appliquent aussi à ce projet.

Si les propositions susmentionnées rencontrent l'agrément du Gouvernement néo-zélandais, je propose en outre que la présente note et la pièce jointe, ainsi que votre note en réponse, constituent entre nos deux gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de votre réponse et demeurera en vigueur jusqu'à sa dénonciation par l'un ou l'autre des gouvernements moyennant un préavis de quatre-vingt dix jours.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 18 novembre 1992, conformément aux dispositions desdites notes.

<sup>2</sup> Voir p. 235 du présent volume.

Veuillez agréer, etc.

*Pièce jointe : comme indiqué*

DELLA NEWMAN

L'Honorable Don McKinnon  
Ministre des relations extérieures  
et du commerce  
Parliament Buildings  
Wellington  
Nouvelle-Zélande

## PIÈCE JOINTE

### ARRANGEMENTS CONCERNANT L'INSTALLATION, LE FONCTIONNEMENT ET L'ENTRETIEN DE STATIONS DE PRÉLÈVEMENT DE DONNÉES SUR LE NIVEAU GLOBAL DE LA MER ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT NÉO-ZÉLANDAIS

#### 1. *Objectif*

Les arrangements ci-après ont pour objectif de coordonner l'installation, le fonctionnement et l'entretien en Nouvelle-Zélande de stations de prélèvement de données sur le niveau global de la mer [Global Sea level (GSL)]. Ces arrangements seront appliqués par le National Ocean Service (NOS) de l'Agence nationale d'étude de l'atmosphère et des océans [National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)] au nom du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et par le Department of Survey and Land Information (DOSLI) de la Nouvelle-Zélande au nom du Gouvernement néo-zélandais.

Les présents arrangements entrent dans le cadre de l'exploitation du Système mondial d'observation du niveau de la mer [Global Sea Level Observing System (GLOSS)], coordonné par la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO. Les données prélevées contribueront également au Programme des océans tropicaux et de l'atmosphère globale [Tropical Oceans and Global Atmosphere (TOGA)], à l'Expérience sur la circulation océanique mondiale [World Ocean Circulation Experiment (WOCE)], au Programme des Etats-Unis sur le changement mondial et au Programme de la Nouvelle-Zélande sur le changement climatique.

#### 2. *Responsabilités du NOS*

A) Le NOS fournira au moins une unité opérationnelle de système complet de mesure du niveau de l'eau qui sera utilisé pour les programmes concernant le niveau global de la mer. Le NOS restera propriétaire de ces unités.

B) Le NOS fournira tous les éléments connexes, sauf ceux qui sont disponibles en Nouvelle-Zélande.

C) Le NOS fournira des détecteurs auxiliaires pour la mesure de la pression barométrique, de la température de l'eau et de l'air ainsi que de la vitesse et de la direction du vent.

D) Le NOS fournira des compétences techniques pour l'installation, le fonctionnement et l'entretien des unités opérationnelles susmentionnées, y compris la documentation et les diagrammes y relatifs.

E) Le NOS fournira du personnel pour l'installation initiale du matériel et les visites ultérieures d'entretien et de contrôle de la qualité. Il apportera une assistance lors d'installations futures, sur la demande du DOSLI.

F) Le DOS fournira des pièces détachées et/ou de recharge pour l'entretien, en échange des pièces usagées.

G) Le DOS fournira le logiciel de décodage.

#### 3. *Responsabilités du Department of Survey and Land Information (DOSLI)*

A) Le DOSLI localisera et fournira des sites spécifiques satisfaisant aux conditions requises pour l'installation d'unités opérationnelles. Il obtiendra toutes les autorisations locales requises pour les installations.

B) Le DOSLI aidera le NOS lors de l'installation initiale et sera chargé de toutes les installations ultérieures.

C) Le DOSLI obtiendra les éléments auxiliaires tels que supports et canalisations en matière plastique disponibles en Nouvelle-Zélande.

D) Le DOSLI prendra les dispositions voulues pour le raccordement en téléphone et électricité de chaque station GSL et paiera tous les frais d'installation et dépenses ordinaires.

E) Le DOSLI exploitera et entretiendra les stations GSL conformément aux spécifications du NOS. Les rectifications seront effectuées aussi tôt que les ressources disponibles le permettront. Chaque station sera reliée au réseau local de référence, une fois par an au moins, par niveaux géodésiques.

F) Si les stations ne sont pas situées dans l'empreinte des satellites géostationnaires opérationnels d'étude de l'environnement, le DOSLI recueillera les données par ligne téléphonique et communiquera chaque mois au NOS les données prélevées par la station GSL. Les données seront enregistrées sur disquette souple.

#### 4. *Responsabilités communes du NOS et du DOSLI*

Le NOS et le DOSLI coopéreront dans les domaines suivants :

A) Coordination des futures connexions en utilisant le Système mondial de localisation et/ou des interféromètres de base très longue;

B) Obtention d'une couverture par les satellites de télécommunications aux fins de la transmission de données, si elle n'est pas disponible actuellement;

C) Sélection et installation de futures stations GSL dans des sites présentant un intérêt commun.

#### 5. *Dispositions générales*

A) Les personnes à contacter au NOS et au DOSLI seront respectivement, le Chief, Ocean and Lake Levels Division, NOS, NOAA et le Manager, Geodetic Survey Control.

B) Les données prélevées par les stations GSL seront partagées avec le public et mises à sa disposition.

C) Aucune des présentes dispositions n'est censée différer des directives en vigueur à la NOAA ou au DOSLI. En cas de divergence, lesdites directives prévaudront mais sans préjudice de la réalisation de l'objectif des présents arrangements.

D) Les activités du NOS et du DOSLI qui relèvent des présents arrangements sont subordonnées à la disponibilité de fonds suffisants et à l'obtention de l'autorisation requise.

E) Le NOS et le DOSLI peuvent recommander que leurs gouvernements respectifs adoptent les modifications aux présents arrangements qui s'avèreraient nécessaires à la réalisation de l'objectif desdits arrangements.

## II

Le 18 novembre 1992

Madame l'Ambassadrice,

J'ai l'honneur de me référer à votre note du 18 novembre 1992, qui se lit comme suit :

[*Voir note I*]

Je tiens à vous confirmer que les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement néo-zélandais et que votre note et cette réponse confirmative constituent entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veuillez agréer, etc.

Le Ministre des relations extérieures  
et du commerce,  
DON MCKINNON

Son Excellence Madame Della Newman  
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire  
Ambassade des Etats-Unis d'Amérique  
Wellington

---

No. 33226

---

NEW ZEALAND  
and  
UNITED STATES OF AMERICA

**Agreement concerning defense communications services  
(with annexes). Signed at Wellington on 12 August 1992  
and at Arlingtou on 18 November 1992**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

**Accord relatif aux services de commuications de défense  
(avec anuexes). Signé à Wellington le 12 août 1992 et à  
Arlingtou le 18 novembre 1992**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE NEW ZEALAND DEFENCE FORCE AND THE UNITED STATES DEPARTMENT OF DEFENSE CON- CERNING DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

---

The New Zealand Defence Force (NZDF) and the United States Department of Defense (USDOD), (the "Parties"):

- RECOGNIZING the need for improvement in telecommunications service affecting defense communications channels and record message traffic between the USDOD and the NZDF;
- NOTING that the United States Defense Communications System (USDCS) and the New Zealand Defence Communications Network (NZDCN) are interconnected via limited telecommunications channels and presently exchange narrative record traffic through a direct, on-line interface between the USDCS Automatic Digital Network (AUTODIN) and the NZDCN;
- NOTING that the capability exists to upgrade the existing telecommunications channels and services between the USDCS and the NZDCN;
- DESIRING TO RECORD ARRANGEMENTS for further cooperation relating to the establishment, assignment, utilization, practices, procedures and payment for telecommunications services shared or provided between the USDCS and NZDCN;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

### ARTICLE I: SCOPE

1. The United States (US), Australia (AS), and New Zealand (NZ) have existing telecommunications channels and services (defined as the SIMPSON system) between the USDCS, the ASDCS and the NZDCN. This Agreement covers these channels and services between the US and NZ and the data handling equipment in the terminals in the US and NZ to link the systems. This Agreement also covers existing High Frequency radio system between USDCS and NZDCN facilities.

---

<sup>1</sup> Came into force on 18 November 1992 by signature, in accordance with article IX.

2. The AS/US communication agreement dated the sixth day of November 1989 remains in effect. It is concerned with the US/AS responsibilities for the SIMPSON system. Any amendment or cancellation of that agreement shall require a bilateral review between USDOD and NZDF of the operational, technical and funding arrangements set out in the Annexes to this Agreement.

ARTICLE II: ORGANIZATIONAL AND TECHNICAL RESPONSIBILITIES

1. The Director, Defense Information Systems Agency (DISA), and the Director, Joint Command, Control, Communications and Information Systems (DJCIS), on behalf of the USDOD and NZDF, respectively, shall be responsible for the implementation of this Agreement. The development of any further technical and operational proposals and procedures for telecommunications services which result from this Agreement will be accomplished through close liaison and consultation between the persons.

2. The Commander, Defense Information Systems Agency, Pacific Area (DISA-PAC), acting as Executive Agent on behalf of the Director DISA; and DJCIS are authorized to coordinate those changes affecting the technical, operational and funding arrangements set forth in the Annexes to this Agreement. Coordinated changes shall be submitted to the Director, DISA, who has the authority to amend the Annexes of this Agreement for the USDOD and to DJCIS who has the authority to amend the Annexes of the Agreement for NZDF.

3. This Agreement includes Annexes A through F, attached; covering Technical Arrangements, Communications Practices and Procedures, Postal and Message Addresses, HF Restoral, and Funding.

4. Direct coordination between the USDOD and NZDF telecommunications stations is authorized and encouraged. This coordination may be accomplished by

correspondence, messages, or personal visits, keeping DISA-PAC and DJCIS advised. The message and postal addresses of the USDOD and NZDF authorities concerned are reflected in Annex C.

ARTICLE III: IMPLEMENTATION

1. In the implementation of this Agreement, each Party has overall responsibility for its own communications system, for each of the component parts of that system and for fulfilling its own communications requirements. This responsibility includes:

- a. Carrying out and bearing the cost of procurement, installation, operation and maintenance of equipment required as laid down in the Annexes; and
- b. Acquiring and bearing the cost of any services (such as leasing circuits) required.

The Parties recognize, however, that each shall require assistance of the other in carrying out the tasks for which it is responsible. Therefore, the Annexes to this Agreement set out in detail the specific resource responsibilities for the circuits and terminals involved in this Agreement. The assignment of resource responsibilities in Annexes A and B is intended only to establish which Party to the Agreement shall perform the assigned tasks. The overall cost of performing each task shall still be borne by the Party for whose communications system the task is performed.

2. The Parties recognize that the USDOD shall provide certain equipment to NZDF for use in the NZDCN. The parties will enter into a lease to govern the provision of that equipment, if appropriate.

3. The Parties recognize that the USDCS is dependent on leased commercial circuits for its operations in NZ. DJCIS will order and pay for Telecom Corporation of New Zealand Limited (Telecom) circuits for the use of USDCS in the normal manner for Telecom circuits leased by NZDF. These costs will be offset against charges incurred for NZDF access to USDCS.

4. The parties recognize that the implementation of this Agreement is subject to the laws of NZ and the US and the authorization and appropriation of funds.

5. The communications channel assignments and utilization arrangements applicable to the NZDF/USDOD cooperation under this Agreement are contained in Annex A and its Appendices, which specify resource responsibilities and detailed channelization of the designated trunks (circuits), as well as control responsibilities and operational procedures.

6. Handling arrangements for the transmission of defense communications between the record networks of the USDOD and the NZDF under the terms of this Agreement are contained in Annex B. The Appendices to this Annex identify the designated transfer stations and specify the technical details and resource responsibilities to carry out this Agreement.

#### ARTICLE IV: FUNDING

1. The Parties have entered into this Agreement with the understanding that the exchange of communications support and related supplies and services to be undertaken pursuant to this Agreement shall be an exchange of equivalent value and that there consequently shall be no requirement for monetary payments. If actual practice demonstrates that the value of the communications support and related supplies and services being exchanged is not equivalent, then the Parties

shall enter into negotiations to adjust the arrangements so that the values remain substantially equivalent. If such adjustment is not possible, then any accrued credits and liabilities resulting from an unequal exchange of communications support and related supplies and services during the term of this Agreement annually shall be liquidated by direct payment to the Party having provided the greater amount of communications support and related supplies and services.

2. Each Party shall bear the costs of operations and maintenance of its own telecommunications system and of meeting its own telecommunications requirements including those costs associated with the use of the other Party's telecommunications systems.

3. Each Party shall reimburse the other Party for the costs of access to and use of the supplying Party's communications systems. In those instances where one Party performs services for the other, reimbursement for the cost of these services shall be negotiated.

4. Detailed funding arrangements pertinent to this Agreement are contained in Annex F.

#### ARTICLE V: SECURITY

1. Any classified information or material exchanged under the terms of this Agreement shall be protected in accordance with the national requirements pertaining to each country concerning the handling of classified information.

ARTICLE VI: RELEASE OF INFORMATION TO THE PUBLIC

1. The release of information (formal releases or answers to queries) to the press or public concerning the arrangements and activities resulting from this Agreement shall not occur before consultation between the Parties. Questions addressed to one Party, concerning the activities of the other shall be referred to the other Party.
2. Each Party shall take all lawful steps available to it to keep information exchanged in confidence under this Agreement free from disclosure under any legislative provision unless the other consents to such disclosure.
3. To assist in providing the desired protection, each Party shall mark such information furnished to the other with a legend indicating the country of origin, the conditions of release and the fact that the information relates to this Agreement, and that it is furnished in confidence.
4. Unclassified information provided by either Party to the other in confidence, and information produced by either Party pursuant to this Agreement requiring confidentiality, shall be safeguarded in a manner that ensures its proper protection from unauthorized disclosure.

ARTICLE VII: WAIVER OF CLAIMS

1. Each Party to this Agreement waives any claim which it may have against the other Party for damages resulting from any failure of the equipment, system or handling of record telecommunications under the provisions of this Agreement.

2. The USDOD shall exercise the same precautions in handling NZDF record traffic as those used in handling USDOD record traffic within the AUTODIN system. NZDF shall exercise the same precautions in handling USDOD record traffic as those used in handling NZDF record traffic within the NZDCN.

ARTICLE VIII: DISPUTES

1. Any disagreement regarding the interpretation or implementation of this Agreement shall be resolved by consultation between the Parties and shall not be referred to an International Tribunal or Third Party for settlement.

ARTICLE IX: ENTRY INTO FORCE, TERMINATION AND REVIEW

1. This Agreement shall enter into force on the date of last signature and shall remain in force for five years but, within that period, may be terminated by either Party 90 days after written notification is given to the other Party or sooner by mutual consent.

2. Each Party shall bear its own costs resulting from the termination of this Agreement in addition to any Article IV, paragraph 1, liabilities.

3. This Agreement shall be reviewed annually by the Parties hereto and nonsubstantive changes, that is those changes affecting the technical, operational and funding arrangements set out in the Annexes, may be made to the Annexes without renegotiation of the basic Agreement.

ARTICLE X: LIST OF ANNEXES AND APPENDICES

The following are attached to and form part of this Agreement:

- Annex A - Technical Arrangements
- Appendix 1 - Responsibilities, Utilization, Operation and Funding of the Time Division Multiplexing System (TDMS)
- Attachment 1 - System Diagram
- Attachment 2 - Multiplexer Connectivity (Primary Path)
- Attachment 3 - Multiplexer Connectivity (HF Restoral Path)
- Attachment 4 - Canberra/Wellington Port Configuration
- Annex B - Communications Practices and Procedures
- Appendix 1 - ASC-DINTS Interface Operating Procedures
- Attachment 1 - Technical Characteristics of the ASC-DINTS Interface
- Attachment 2 - Resource Responsibilities for the Honolulu ASC-Wellington DINTS Interface
- Appendix 2 - ASC-DSC Interface Operating Procedures
- Attachment 1 - Technical Characteristics of the Honolulu ASC-Wellington Defense Computer Centre Interface
- Attachment 2 - Resource Responsibilities for Honolulu ASC - NZ Defence Computer Centre
- Annex C - Postal and Message Addresses of Authorities Concerned with NZDF/USDOD Telecommunications Agreements
- Annex D - Reserved
- Annex E - Restoral Plan for SIMPSON Communication System
- Appendix 1 - Summary of Restoral Situations
- Annex F - Funding Agreements

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have signed this Agreement.

For the New Zealand:

Signature: P. Baldwin

Name: P. J. E. BARDWIN

Title: DIRECTOR

Agency: Joint C3 & Information Systems

Date Signed: 12 Aug 92

Place Signed: Wellington NZ

For the United States  
Department of Defense:

Signature: Alonzo E. Short Jr.

Name: LTG ALONZO E. SHORT JR.

Title: DIRECTOR

Agency: Defense Information Systems Agency

Date Signed: 18 Nov 92

Place Signed: Arlington, Va

ANNEX A TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

TECHNICAL ARRANGEMENTS  
SIMPSON PHASE III

**1. Purpose**

- a. The purpose of this Annex is to set forth the technical arrangements relating to the assignment, utilization and specification of communications channels.
- b. The purpose of Project SIMPSON Phase III is to upgrade the USDOD, ASDOD and NZDF links to true 9600 baud. The HF Restoral Path between Canberra and Guam will be upgraded to 2400 baud. Project SIMPSON Phase III replaces existing Codex LSTDMS's and Multiplexer equipment with Low Speed Time Division Multiplexers, AN/FCC-100 (V).

**2. Trunks (Circuits) Included In These Arrangements**

- a. Technical arrangements for the following trunks (circuits) are included in this Annex with capacities as detailed in the Appendices.
  - (1) Leased Circuit Time Division Multiplex System (TDMS): Wahiawa, HI, USA - Canberra, AS.
  - (2) Leased Circuit Time Division Multiplex System (TDMS): Canberra, AS - Wellington, NZ.

## (3) Restoral Plan: Provided at Annex E.

- b. Permanent changes to trunks (circuits) will be the subject of an appendix to this Annex (see paragraph 4 for changes to channels).

3. Equipment Compatibility.

- a. No alterations of equipment which will affect compatibility will be made without mutual consent between the Parties concerned.
- b. DJCIS will assist DISA, working with Commander, DISA PAC, to determine commercial interface requirements in NZ.

4. Allocation and Change Procedures.

- a. The channelization of the trunks referred to in paragraph 2 above will be as set forth in the appendices to this Annex. Channelization Records will be exchanged at appropriate intervals, by Commander, DISA PAC and DJCIS.
- b. Permanent changes to channelization affecting circuits between US/NZ, US/AS and AS/NZ will be by mutual arrangement between DJCIS and DISA through Commander, DISA PAC. The AS Director General Command Control and Communications (DGCCC) will assume Channel Manager responsibilities in AS for circuit/channel crossconnects to the AS to NZ TDMS, subject to acceptance of this role by the ASDOD in a separate agreement.
- c. Spare system capacity, either existing at the time this Agreement becomes effective or created as a result of subsequent system expansion,

will be made equitably available on a reimbursement basis to either party (or as a shared cost for joint requirements) as valid requirements are identified.

- d. DISA will provide DJCIS with any required DISA Circulars.
- e. Short-term allocation (not to exceed 30 days) of spare channels may be arranged mutually by the terminating communications stations concerned.
- f. Nothing in this document will be interpreted to prevent emergency arrangements or preemption to satisfy urgent channel requirements. Any such emergency arrangements must be formalized by specific after-the-fact confirmation by DJCIS and DISA through Commander, DISA PAC.

#### 5. Restoration Priorities.

- a. The USDOD and NZDF restoration priority systems are compatible and each Party recognizes the other's priorities as equivalent to its own.
- b. In the event of telecommunications failure, restoration actions will be accomplished in accordance with a restoral plan mutually developed by DJCIS and DISA through Commander, DISA PAC and detailed in Annex E.
- c. For commercial lease trunks/circuits, the US International Carriers (USIC's), in coordination with Telecom, will be responsible for ensuring prompt restoral of service when interruptions occur and for corrective actions that eliminate recurring problems.

6. Circuit Specifications.

- a. DISA has the requirement for end-to-end technical sufficiency for all circuits regardless of method of leasing or the number of agencies and carriers involved in providing the service.
- b. DISA, in coordination with DGCCC, will specify end-to-end criteria and monitor establishment of the trunks/circuits identified in Appendix 1 to this Annex, subject to acceptance of this role by the ASDOD in a separate agreement. Once a leasing action is initiated, each Party will take appropriate measures to ensure that the installation and operation of these circuits meet operational requirements.
- c. DJCIS and DISA recognize that the USIC's, as DISA's contractor for transoceanic leased trunks/circuits, will be responsible for end-to-end technical sufficiency, in coordination with Telecom. Both Telecom and the USIC's, as representatives of their respective customers, should coordinate directly to assure continued end-to-end technical sufficiency. Conflicts between the respective carriers (Telecom and USIC's) which cannot be resolved mutually will be referred to DJCIS and DISA, respectively, for resolution.
- d. DJCIS will provide DISA with circuit numbers and other general information for record purposes that may aid the joint operation and coordination process. DISA will provide DJCIS with USDOD circuit numbers and other general information for record purposes that may aid the joint operation and coordination process.
- e. Leased circuits will be specified in terms of CCITT specifications and any departures from these will be clearly described during ordering,

together with any division of responsibilities between USIC's. Variations from CCITT specifications will be on a mutually arranged basis.

- f. The Trunk or Circuit Control Office (TCO/CCO) will schedule periodic end-to-end quality control tests on selected circuits and trunks as required.

7. Operating Conditions and Constraints.

- a. The arranged restoral path (Annex E) will be maintained in a condition that will permit immediate activation by terminal stations without referral to higher authority in the event of an outage or when otherwise required. Periodic tests of this restoral path will be arranged between the terminating stations to be conducted at least monthly for a 72-hour period, with an objective of terminating all identified traffic channels within 30 minutes from the time the test is commenced.
- b. Neither Party to this Agreement will deny telecommunications service to the other during exercises as a means of simulating actual failures, unless mutually arranged in advance.
- c. In the event of an emergency arising in NZ, DJCIS may discontinue in whole or in part, at any time, any intra-NZ telecommunications services made available under the terms of this Agreement and its Annexes, thereto, in order to meet the requirements of that emergency. DJCIS, as a minimum, will comply with paragraph 8 of this Annex to allow for contingency preparations/implementation.

8. Reporting.

- a. Each terminal station will be responsible for reporting on the trunk it terminates in accordance with its own national instructions. The USDCS stations will be regarded as the reported-on stations by the NZDF stations and vice versa.
- b. Mutual assistance between Commander, DISA PAC and DJCIS will include, but not be limited to, the following:
  - (1) Exchange of current information on the operational status of telecommunications facilities of common interest.
  - (2) Prompt notification of interruptions and significant changes when available and relevant, for example, facility releases for preplanned outages, outages due to natural or man-made disasters, and impending labor strikes.

9. Control.

- a. Trunk technical control will be vested in a designated TCO.
- b. Control of circuit tail segments and subscriber equipments will be the responsibility of the respective CCO.
- c. TCO designation of each trunk will be achieved by mutual consultation between the national stations at each termination of that trunk.

APPENDIX 1 TO  
ANNEX A TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

RESPONSIBILITIES, UTILIZATION, OPERATION AND FUNDING  
OF THE  
TIME DIVISION MULTIPLEXING SYSTEM (TDMS)

1. Purpose. This Appendix specifies responsibilities for the utilization, operation and funding of the TDMS.

2. System Description.

a. The system is comprised of two trunks:

- (1) Wahiawa-Canberra,
- (2) Canberra-Wellington

each equipped with Modems supporting a total aggregate data rate of 9600 bits per second (bps). Additionally, each circuit is equipped with an AN/FCC-100(V) Low Speed Time Division Multiplexer (LSTDPM). The LSTDPM replaces the Codes 980 and the Codex LSTDPM. The LSTDPM has full duplex transmit and receive capabilities. It operates at aggregate synchronous rates of up to 256 Kbps and provides 16 ports capable of operating at any mix of synchronous/isochronous data transmission signals. The system is shown diagrammatically at Attachment 1 to Appendix 1 to Annex A.

b. Each TDMS installation is composed of the following major equipment items:

- (1) AN/FCC-100 (V) (sixteen ports for an aggregate output of 256 Kbps).

(2) Data Modems with an aggregate output of 9600 bps.

(3) Data and teletype patch panels.

(4) Line voltage converters, 230/115V AC, in NZ and AS.

3. Responsibilities. Specific responsibilities for the TDMS arrangement are as follows:

a. The USDOD is responsible for:

(1) In the context of the cost sharing arrangements of this Agreement, paying for the lease services, in accordance with Annex F.

(2) Installing, providing, operating and maintaining all TDMS equipment at Wahiawa, Hawaii and Finegayan, Guam.

(3) Connecting the transfer circuits at the US AUTODIN Switching Center (ASC) interface station.

(4) Providing the Circuit Control Office (CCO) for all DCS circuits that pass through the facility and the TCO for the Wahiawa-Wellington circuit.

b. NZDF is responsible for:

(1) Providing, installing, operating and maintaining all TDMS equipment at Wellington.

(2) In the context of the cost sharing arrangements of this Agreement, paying for the lease services, in accordance with Annex F.

- (3) Leasing, as required by DISA PAC, any Telecomm circuits and equipment required by USDOD users within NZ.

4. Technical Control and Coordination.

a. Responsibilities of the CCO's:

- (1) Prepare and coordinate with users and commercial agencies schedules for activation, deactivation, restoral, testing and reporting to the TCO of circuits for which control responsibility has been assigned.
- (2) Advise the TCO of any conditions which might affect service. Such conditions would include failure to meet circuit order or Telecommunications Service Order (TSO) specifications, non-availability of leased circuits segments, etc.
- (3) Record, file and forward to the TCO, as required, test data resulting from scheduled and unscheduled in-service and out-of-service quality control tests.
- (4) Keep the TCO, users and other CCO's informed of the progress of restoration work or of any conditions that may affect serviceability.

5. Quality Control and Test Equipment.

- a. Quality Control. Quality control tests will be conducted on all circuits and trunks of the TDMS as follows:

- (1) Every 72 hours an in-service signal level check will be made on both the send and receive sides of the leased trunks. A record of these tests will be maintained in the station.
- (2) Every three months, an cut-of-service quality control test will be conducted on each trunk of the system. The TCO will coordinate the action with the CCO's 21 days prior to the scheduled test date.
- (3) The CCO's will coordinate with all users of the system, notifying them of the scheduled tests and whether their circuits will be restored in accordance with the Restoral Plan in Annex E.

b. Test Equipment. To properly accomplish the quality control tests prescribed, test equipment equivalent to that listed below is required at each station:

- (1) Test Tone Level - Hew Packard (HP 3550B, HP 3551A, or HP 4930).
- (2) Frequency Response Tests - HP 3550B, HP 3551A, or HP 4935.
- (3) Envelope Delay Tests - Action 49B7460, Sierra 340B, or HP 3770.
- (4) Harmonic Distortion Tests - HP 334A or HP 35810.
- (5) Maximum Single Tone Interference Tests - HP 35810.
- (6) Basic Noise Tests - Northeast Electronics TTS-58A or HP 4935.
- (7) Impulse Noise Tests - Northeast Electronics TTS-58A or HP355B.
- (8) Phase Jitter Tests - Hekimian 48.

Note: The Halcyon` 5200 Universal Test System will accomplish all of the above tests, as well as others.

c. Tests. Tests will be conducted in accordance with DCA Circulars 310-70-1 Vol II Supp 1 and 300-175-9.

6. Circuit Allocation and Change Procedures.

a. This section sets forth the technical arrangements relating to the assignment and utilization of the TDMS. The applicable trunks are:

- (1) Wahiawa-Canberra Trunk (Modem and AN/FCC-100(V) equipped).
- (2) Canberra-Wellington Trunk (Modem and AN/FCC-100(V) equipped).
- (3) Wahiawa-Wellington Trunk (Modem and AN/FCC-100(V) equipped).

b. All channels of the TDMS are under joint control. Channels not allocated are spare and may be used, subject to mutual agreement of the Parties affected, for any purpose allowed by this Agreement. Circuit assignments on all levels of multiplex trunks will be accomplished by TSO's issued in accordance with DISAC 310-D130-1, 'Submission of Telecommunications Service Requests'. TSR's will be generated by DISA. TSO's will be issued by DECCO PAC. PDC code will be YD6R. TSR and TSO action in support of the link between AS and NZ will be in accordance with separate telecommunications actions by the involved Parties. The TSO is the authority for establishing circuit requirements and system channel allocations. Changes to existing circuits, deactivations or new circuit requirements will be accomplished by TSO action. The use of spare channels for temporary circuit restorals is authorized and channel assignments will be accomplished by the TCO. Use of spare channels for temporary circuit restorals will not exceed thirty days duration with submission by the TCO of a request for temporary circuit extension in the event of an emergency situation. Use of spare channels for preemption of lower priority circuits can be accomplished without DJCIS and DISA coordination; however, after-the-fact notification is required.

7. Records.

a. The CCO will maintain the following records on the TDMS trunks and circuits:

(1) Circuit Layout Record. Circuit layout records will show:

- (a) End-to-End configuration.
- (b) CCO/TCO assignments.
- (c) User Contact Number.
- (d) In-Station patch panel appearances.
- (e) Data rate.
- (f) User equipment.
- (g) Restoral route, if any.

(2) Station Logs. Station Logs will be maintained at all stations.

All Station Logs will use G.M.T. The following items will be entered on the Station Log:

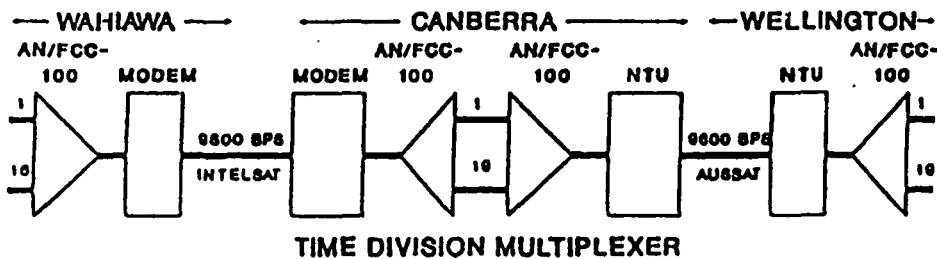
- (a) Station: Name of Station;
- (b) Date: Current Month, Day and Year;
- (c) Time Period: Time covered by the log;
- (d) Circuit or Trunks: Identification of the circuit or trunk pertaining to the log entry;
- (e) G.M.T.: Time of event or action;
- (f) Operator Initials: Initials of the individual making the entry;
- (g) Action/Event: Narrative explanation of the action or event.  
Enter sufficiently detailed information to fully explain the situation.

(h) All station logs will be held for one year before destruction.

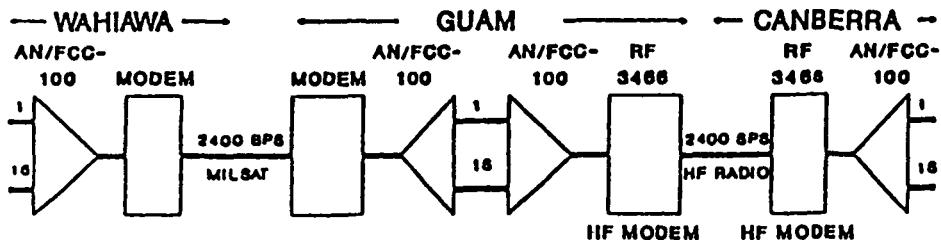
(3) History Folders. History folders will be maintained on all circuits and trunks of the TDMS by each station. The folders will contain the following as a minimum and will be maintained for the life of the circuit or trunk:

- (a) Copy of all circuit orders and/or TSO's and Completion Reports (In-effect, Delayed Service or Exception);
- (b) Inside station cable ties;
- (c) Cross-connect record;
- (d) Inside station equipment.

**ATTACHMENT 1 TO  
 APPENDIX 1 TO  
 ANNEX A TO THE  
 NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
 DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES**



**SIMPSON III PRIMARY PATH BLOCK DIAGRAM**



**SIMPSON III RESTORAL PATH BLOCK DIAGRAM**

ATTACHMENT 2 TO  
APPENDIX 1 TO  
ANNEX A TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

SIMPSON MULTIPLEXER CONNECTIVITY  
(AS/US/NZ PRIMARY PATH)

Cho	United States	Australia	New Zealand
1	KDE1 (75A) <----->	• <- HUB -> • <---->	KDE1 (75A)
2	A		A
3	XH4P (75) <----->	•	
	KQ1Q	-----> • -----> • ----->	KQ1Q (75)
4	I		I
5	SNBA (76S) <----->	•	S
6	SDXV (76S) ----->		SDXV (76S)
7	KQ4A (76S) <----->	• • <---->	DCN501 (76S)
8	SNBS (76S) <----->	•	S
9	SNBC (75S) <----->	•	S
10	SNEX (1200S) <----->	• • <---->	DP5910 (600S)
11	PW05 (76S) <----->	•	S
12	SS6F (76S) <-Temporary->	•	S
13	SS6G (76S) <-Temporary->	•	S
14	SUNZ (600S) ----->		SUNZ (600S)
15	AUSDEN (2400S) <----->	•	
16	SNZZ (600S) ----->		SNZZ (600S)

## Notes

- denotes termination/connection in AS
- <> denotes direction of transmission
- Ports 1 and 2 Async, 3 and 4 Isoc, 6-16 Sync

ATTACHMENT 3 TO  
APPENDIX 1 TO  
ANNEX A TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

SIMPSON MULTIPLEXER CONNECTIVITY  
(AS/US/NZ VIA HF RESTORAL)

<u>Chn</u>	<u>United States</u>	<u>Australia</u>	<u>New Zealand</u>
1	KDE1 (75A) <----->	• <- HUB -> • <----->	KDE1 (75A)
2	A		A
3	XH4P (75I) <----->	•	
	KQ1Q	-----> • -----> • ----->	KQ1Q (75I)
4	I		I
5	SNBA (75S) <----->	•	S
6	S		S
7	KQ4A (75S) <----->	• • <----->	DCN501 (75S)
8	SNBB (75S) <----->	•	S
9	SNBC (75S) <----->	•	S
10	SNEX (1200S) <----->	• • <----->	DP5910 (600S)
11	PW06 (75S) <----->	•	S
12	SS6F (75S) <-Temporary->	•	S
13	SS6G (75S) <-Temporary->	•	S
14	S		S
15	S		S
16	S		S

Notes

- denotes termination/connection in AS
- < > denotes direction of transmission.
- Ports 1 and 2 Async, 3 and 4 Isoc, 5 - 15 Sync

ATTACHMENT 4 TO  
APPENDIX 1 TO  
ANNEX A TO THE  
NZDPA/USDOA AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

SIMPSON PORT CONFIGURATION  
CANBERRA/WELLINGTON

Port	Circuit	Speed	Type	B/Width	Comment	Priority
1	KUE1	75	Async	150	EOW	1A
2						
3	KQ1Q	75	Isoc	300	USN Multipoint	2C
4						
5						
6	SDXV	75	Sync	150	NZ/US Defence	3A
7	DCNS01	75	Sync	150	AS/NZ Defence	3A
8						
9						
10	DP5910	600	Sync	600	AS/NZ Defence	3A
11						
12						
13						
14	SUNZ	600	Sync	600	NZ/US	00
15						
16	SNZZ	600	Sync	600	NZ/US	3A
Aggregate		9600	Sync	400		

Notea      Total port bandwidth = 3250 bps  
              Maximum port capacity available = 6350 bps

ANNEX B TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

COMMUNICATIONS PRACTICES AND PROCEDURES

1. Purpose. The purpose of this Annex is to establish standard communications practices and procedures for the handling of Defense communications traffic between the common user networks of the NZDCN and the USDCS AUTODIN.
  
2. Requirement. A requirement exists to increase the flexibility in the processing of Defense record communications traffic over the communications systems of the NZDCN and the USDCS, covering Southeast Asia, Pacific Ocean area, Continental US and NZ. This requirement involves the following criteria:
  - a. Traffic Volume: Approximately 1500 record messages per day each direction between the two systems. This volume may increase to 3000 record messages per day in each direction.
  
  - b. Length of Messages: Normally about 120 groups.
  
  - c. Precedence of Messages: All precedences included in ACP 121 will be processed.
  
  - d. Classification of Messages: Classified traffic up to and including SECRET will be transferred on-line where proper security equipment is available. Otherwise, classified messages will be off-line encrypted.
  
  - e. Speed of Service: In accordance with precedence (see ACP 121).

- f. Exercise: Utilization of the transfer circuits in the normal processing of day-to-day traffic should provide a satisfactory indication of their reliability. Exercise of the transfer circuits by special exercise messages is not necessary.
- g. Message Content: Third Party traffic will not be introduced unless specifically arranged on a case-by-case basis. Traffic introduced by either Party will be considered authorized by the other, and third Party considerations in these circumstances are not relevant.
- h. Message Format: Message formats will be as prescribed by ACP 127 and Joint Army, Navy and Air Force Publication (JANAP) 128, unless otherwise authorized by mutual understanding between the Parties. Service message text format and general service message response procedures will be as specified by ACP 127 and JANAP 128.
- i. Keying Material: Appropriate communications security equipment keying material will be provided on a recurring basis by the responsible issuing authority of the USDOD.

### 3. Responsibilities and Coordination

- a. Operations: The USDOD and NZDF telecommunications facilities, identified in the Appendices to this Annex, will be operated in compliance with the terms of this Agreement.
- b. Traffic Constraints: Supervisors of USDOD and NZDF telecommunications facilities identified in the Appendices to this Annex will inform each

other should MINIMIZE message conditions be imposed which might affect the processing of traffic under this Agreement. Neither a USDOD nor NZDF facility will refuse to accept traffic from the other as a means of simulating actual failures during exercises.

- c. Official Messages: It will be the responsibility of either Party introducing messages into the other Party's network to limit such traffic to official messages authorized within the terms of this Agreement.

#### 4. Message Processing.

- a. Routing: The routing of messages transferred from one network to the other will be in accordance with the message routing doctrine of the receiving network.
- b. Control: DJCIS has responsibility for technical arrangements for the interfaces and will collaborate with DISA through Commander, DISA PAC in discharging this responsibility. Local control of NZDCN traffic entering the AUTODIN will be implemented by the connected AUTODIN ASC. AUTODIN traffic entering NZDCN will be under the local control of the NZDCN Communications Centre managing the connected interface station.
- c. Publications: The following publications will be used in the processing of traffic to be exchanged under the terms of this Agreement.
  - (1) ACP 121 Communications Instructions - General.

- (2) ACP 117 (Series) Allied Routing Indicator Book.
- (3) ACP 127 Communications Instructions - Tape Relay Procedures.
- (4) ACP 131 Communications Instructions - Operating Signals.
- (5) ACP 122 Communications Instructions - Security.
- (6) JANAP 128 Automatic Digital Network (AUTODIN) Operating Procedures.

d. Impaired Conditions: The following procedures will apply in the event of impairment/loss of traffic processing capabilities.

- (1) Failure or isolation of ASC Honolulu. Traffic destined for transfer between the AUTODIN and NZDCN will be held in the respective networks until operational capabilities are restored.
- (2) Transmission Media Impairment or Outage. The Restoral Plan (Appendix F) will be implemented for transmission media impairment or extended outage.

5. Applicability: The practices and procedures set forth in this Annex apply to USDOOD and NZDF message originators as well as their telecommunications facilities processing messages under the terms of this Agreement.

APPENDIX 1 TO  
ANNEX B TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

ASC - DINTS INTERFACE OPERATING PROCEDURES

1. Purpose. To specify the operational features of the interface between the AUTODIN ASC at Honolulu, HI and the Defence Interim Switching System (DINTS) at Wellington, NZ that are essential to the efficient transfer of record message traffic.
2. Introduction. This Appendix is an integral part of Annex B and supplements that Annex by stating technical characteristics and resource responsibilities pertaining to the Honolulu - Wellington interface.
3. Technical Characteristics. The technical characteristics of this interface are listed in Attachment 1.
4. Resource Responsibilities. Responsibilities for the resources required to establish this interface are as shown in Attachment 2.
5. Duration. This Appendix is effective for the same period of time as the Agreement of which it is a part and is subject to the same modification provisions as set forth in that Agreement.

ATTACHMENT 1 TO  
APPENDIX 1 TO  
ANNEX B TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF ASC - DINTS INTERFACE

CIRCUIT CONNECTIVITY POINTS	HONOLULU ASC	WELLINGTON DINTS
CIRCUIT IDENTIFICATION	DULQSDXV	DCN602
CIRCUIT SPEED	75 BAUD	SAME AS US
COMMUNICATIONS MODE	MODE V	SAME AS US
NET CONTROL STATION (TRAFFIC)	HONOLULU ASC	HONOLULU ASC
ALTERNATE TRAFFIC ROUTE	VIA AUSTRALIA	VIA AUSTRALIA FOR US TRAFFIC, VIA US FOR CANADIAN TRAFFIC
MESSAGE FORMAT	ACP 127	SAME AS US
PRECEDENCE (HIGHEST)	FLASH	SAME AS US
SECURITY LEVEL (HIGHEST)	SECRET	SAME AS US
TRAFFIC HANDLING	US/NZ COMMON USER NARRATIVE TRAFFIC	SAME AS US
TERMINAL EQUIPMENT	ASC TERMINATION	DINTS TERMINATION
COMSEC EQUIPMENT	KG-84A	KG-84A

ATTACHMENT 2 TO  
APPENDIX 1 TO  
ANNEX B TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

RESOURCE RESPONSIBILITIES FOR HONOLULU ASC -  
WELLINGTON DINTS INTERFACE

<u>RESOURCE</u>	<u>AT HONOLULU</u>	<u>AT WELLINGTON</u>
1. PREPARE SITE	US	NZ
2. PROVIDE AND INSTALL EQUIPMENT:		
a. TERMINAL	US	NZ
b. COMSEC	US	NZ
c. MODE V INTERFACE DEVICES	US	US
3. PROVIDE AND MAINTAIN INTERCONNECT CIRCUIT	US	NZ
4. OPERATE AND MAINTAIN EQUIPMENT:		
a. TERMINAL	US	NZ
b. COMSEC	US	NZ
c. INTERFACE DEVICE	US	US/NZ (See Note)
5. LOGISTIC SUPPORT:		
a. TERMINAL	US	NZ
b. COMSEC	US	NZ
c. INTERFACE DEVICE	US	NZ (See Note)

Note: Two Mode V Modular AUTODIN Interface Devices (MAID's) were transferred to NZDF by the USDOD; one for one-line operation and one as spare. Failure of one of the devices requires NZDF to ship part or all of the MAID to the US for repair and return. Repair is funded by NZDF.

APPENDIX 2 TO  
ANNEX B TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

ASC - DSC INTERFACE OPERATING PROCEDURES

1. Purpose. —To specify the operational features of the interface between the AUTODIN ASC at Honolulu, HI and the Defence Computer Centre at Wellington, NZ that are essential to the efficient transfer of record data pattern traffic.
2. Introduction. This Appendix is an integral part of Annex B and supplements that Annex by stating technical characteristics and resource responsibilities pertaining to the Honolulu - Wellington interface.
3. Technical Characteristics. The technical characteristics of this interface are listed in Attachment 1.
4. Resource Responsibilities. Responsibilities for the resources required to establish this interface are as shown in Attachment 2.
5. Duration. This Appendix is effective for the same period of time as the Agreement of which it is a part and is subject to the same modification provisions as set forth in that Agreement.

ATTACHMENT 1 TO  
APPENDIX 2 TO  
ANNEX B TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF  
HONOLULU ASC - WELLINGTON DEFENCE COMPUTER CENTRE INTERFACE

CIRCUIT CONNECTIVITY POINTS	HONOLULU ASC	NZ DEFENCE COMPUTER CENTER, WELLINGTON
CIRCUIT IDENTIFICATION	IUEESUNZ	SAME AS US
CIRCUIT SPEED	600 BAUD	SAME AS US
COMMUNICATIONS MODE	MODE I	SAME AS US
NET CONTROL STATION (TRAFFIC)	HONOLULU ASC	HONOLULU ASC
ALTERNATE TRAFFIC ROUTE	NONE	NONE
MESSAGE FORMAT	JANAP 128	SAME AS US
PRECEDENCE (HIGHEST)	FLASH	SAME AS US
SECURITY LEVEL (HIGHEST)	UNCLASSIFIED	SAME AS US
TRAFFIC HANDLING	US/NZ COMMON USER DATA PATTERN TRAFFIC	SAME AS US
TERMINAL EQUIPMENT	ASC TERMINATION	DCN TERMINATION
COMSEC EQUIPMENT	KG-84A	KG-84A

ATTACHMENT 2 TO  
APPENDIX 2 TO  
ANNEX B TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

RESOURCE RESPONSIBILITIES FOR  
HONOLULU ASC - NZ DEFENCE COMPUTER CENTRE

<u>RESOURCE</u>	<u>AT HONOLULU</u>	<u>AT WELLINGTON</u>
1. PREPARE SITE	US	NZ
2. PROVIDE AND INSTALL EQUIPMENT:		
a. TERMINAL	US	NZ
b. MODE I INTERFACE DEVICES	US	NZ
3. PROVIDE AND MAINTAIN INTERCONNECT CIRCUIT	US	NZ
4. OPERATE AND MAINTAIN EQUIPMENT:		
a. TERMINAL	US	NZ
b. INTERFACE DEVICE	US	NZ
c. COMSEC EQUIPMENT	US	NZ
5. LOGISTIC SUPPORT:		
a. TERMINAL EQUIPMENT	US	NZ
b. INTERFACE DEVICE	US	NZ
c. COMSEC EQUIPMENT	US	NZ

ANNEX C TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

POSTAL AND MESSAGE ADDRESSES OF AUTHORITIES CONCERNED  
WITH NZDF-USDOD TELECOMMUNICATIONS AGREEMENTS

The purpose of this Annex is to identify the NZDF and USDOD authorities concerned with this Agreement.

**1. NEW ZEALAND**

POSTAL ADDRESS

MESSAGE ADDRESS

- a. Director Joint Command, Control,  
Communications and Information Systems  
Headquarters NZ Defence Force  
Private Bag  
Wellington, NZ
- HQNZDF  
(SIC SAC)

**2. UNITED STATES**

POSTAL ADDRESS

MESSAGE ADDRESS

- a. Director  
Defense Informations Systems Agency  
ATTN: Code DODS  
701 South Court House Road  
Arlington, VA 22204-2199
- DISA WASHINGTON DC  
//DODS//
- 
- b. Commander  
Defense Information Systems Agency,  
Pacific Area  
Wheeler AFB, HI 96854
- DISA PAC WHEELER  
AFB HI//DPTM//
- 
- c. U.S. Commander-in-Chief, Pacific  
Camp H.M. Smith, HI 96861
- USCINCPAC HONOLULU  
HI
- 
- d. Commanding Officer  
U.S. Naval Communications Area  
Master Station-Eastern Pacific  
Wahiawa, HI 96786
- NAVCAWS EASTPAC  
HONOLULU HI
- 
- e. Commanding Officer  
U.S. Naval Communications Station  
FPO San Francisco, CA 96680
- NAVCAWS WESTPAC  
CQ

ANNEX D TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

RESERVED

ANNEX E TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

RESTORAL PLAN FOR SIMPSON COMMUNICATIONS SYSTEM

1. Situation. The SIMPSON Communications System, the primary path, consists of a time division multiplex system (TDMS) routed via leased commercial communications facilities between Wahiawa, HI and Canberra, AS; and between Canberra, AS and Wellington, NZ. This network consists of various circuits located in the US, AS and NZ. Failure of the TDMS requires circuit restoral.
2. Mission. The purpose of the DISA Pacific Restoral Plan (RPLAN) P1000, Simpson Communications System Restoral Plan, is to identify and provide the restoral actions to be taken in the event of a facility/media failure which affects the SIMPSON Communications System capabilities.
3. Concept. Restoral actions for each of the facilities/media affecting the SIMPSON Communications System capabilities are contained in DISA PAC RPLAN P1000. Restoral is to utilize backup assets of all Australia/New Zealand/United States participants and will be controlled by the Canberra TDMS trunk control office (TCO).
4. Execution. The TCO at Defence Canberra is the sole implementation authority for RPLAN P1000.
5. Administration. RPLAN P1000 applies to affected DCS activities (USDOD, ASDOD and NZDF) associated with the SIMPSON Communications System. All stations should ensure that RPLAN P1000 and supporting local directives are readily

available to all technical control personnel. Recommendations for change should be submitted to DGCCC and DISA PAC which will coordinate changes with all concerned.

6. Implementation. This plan is effective upon receipt. Problems encountered implementing this RPLAN will be directed to:

Officer in Charge

Defence Communications Automatic Relay Station (DEFCOMMARS)

Canberra A.C.T. 2600

Australia

7. RECORD OF CHANGES.

a. Changes to RPLAN P1000 will be issued with identifying consecutive change numbers by message.

b. Holders will record entry data in the following change record.

CHANGE NUMBER	DATE OF CHANGE	DATE ENTERED	ENTERED BY	REMARKS
------------------	-------------------	-----------------	---------------	---------

8. This Annex to the basic Agreement is valid only as long as the basic Agreement remains in effect. Fact-of-Life changes can be made to RPLAN P1000 by DISA-PAC.

APPENDIX 1 TO  
ANNEX E TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

1. Individual Circuit Restorals. Individual channel failures on the AN/FCC-100 LSTDMD circuits will be restored via spare channels of the AN/FCC-100 (V) LSTDMD that are properly configured for the type/speed circuit or by preemption of a circuit with a lower restoration priority. The designation of which spare channel to use or which circuit to preempt, if required, will be determined by the TCO.

2. Failure of AN/FCC-100(V) on Primary Path

a. Failure at Wahiawa and/or Canberra on Wahiawa-Canberra trunk:

- (1) Patch to a spare AN/FCC-100 (V) LSTDMD and, if required, configure the ports for use on this trunk.
  
- (2) If a spare AN/FCC-100 (V) is not available, advise the TCO who will activate HF backup trunks in accordance with RP P1000.

b. Failure at Canberra and/or Wellington on the Canberra-Wellington trunk:

- (1) Patch to the spare AN/FCC-100 (V) LSTDMD and, if required, reconfigure the ports for use on this trunk.
  
- (2) If a spare AN/FCC-100 (V) is not available, advise the TCO who will activate HF backup trunks in accordance with RP P1000.

3. Failure of the Modem on Primary Path.

- a. Modem failure at Wahiawa and/or Canberra on Wahiawa-Canberra trunk:
  - (1) Patch to the spare Modem.
  - (2) If spare Modem is not available, advise the TCO, who will activate the backup HF trunks in accordance with RP P1000.
  
- b. Failure at Canberra and/or Wellington on Canberra-Wellington trunk:
  - (1) Patch to the spare Modem.
  - (2) If spare Modem is not available, advise the TCO, who will activate the backup HF trunks in accordance with RP P1000.

4. Failure of the Leased Satellite Channel. Upon confirmation that the commercially leased trunk is down, the TCO will:

- a. Contact the commercial carrier's representative and advise them of the problem.
- b. Activate HF backup trunks in accordance with RP 1000.

5. Failure of the AS/NZ Trunk. Upon confirmation that the trunk is down, the TCO will:

- a. Contact the commercial carrier's representative and advise them of the problem.
- b. Activate HF backup trunks in accordance with RP1000.

ANNEX F TO THE  
NZDF/USDOD AGREEMENT CONCERNING  
DEFENSE COMMUNICATIONS SERVICES

FUNDING AGREEMENTS

SIMPSON System

1. Responsibilities for operation of trunk lease charges are contained in Appendix 1 to Annex A; specifically:

- a. Payment for trans-Pacific 9600 baud trunk - USDOD.
- b. Payment of NZDF share for trans-Tasman 9600 baud trunk - NZDF.
- c. Payment for local circuit in NZ - NZDF.

Costs of trunk lease charges are apportioned in accordance with allocation of system capacity, as stated in paragraph 3.

2. Unless otherwise stated in this Agreement, spare system capacity either existing at the time this Agreement becomes effective or created as a result of subsequent system expansion, equitably will be made available on a reimbursable basis to either Party as valid requirements are identified. Appendix 1 to Annex A reflects the existing spare capacity. This Appendix will be updated on a regular basis to reflect configuration changes.

3. Each Party's share of the cost of the system will be determined by the percentage of capacity used by that Party at the AN/FCC-100(V) level of multiplexing, relative to the total capacity in use at that level. Allocation of circuit capacity is outlined in Appendix 1 to Annex A.

---

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LES FORCES NÉO-ZÉLANDAISES DE DÉFENSE  
ET LE DÉPARTEMENT DE LA DÉFENSE DES ÉTATS-UNIS  
D'AMÉRIQUE RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICA-  
TIONS DE DÉFENSE**

Les Forces de défense néo-zélandaises (FNZD) et le Département de la défense des Etats-Unis d'Amérique (DDEU), (les « Parties »),

Reconnaissant la nécessité d'améliorer les services de télécommunications concernant les moyens de communications en matière de défense et l'échange de messages enregistrés entre le DDEU et les FNZD;

Prenant acte du fait que le système de communications des Etats-Unis en matière de défense (SCEUD) et le réseau de communications des Forces néo-zélandaises de défense (RCFNZD) sont interconnectés par des voies de télécommunications limitées et échangent à l'heure actuelle leur trafic de messages enregistrés narrés par une liaison directe, en circuit entre le réseau digital automatique du SCEUD (AUTODIN) et le réseau de communications des Forces néo-zélandaises de défense (RCFNZD);

Prenant acte qu'il est possible de perfectionner les voies et les services existants de télécommunications entre le SCEUD et le RCFNZD;

Désireux de consigner les arrangements qui permettront de poursuivre la collaboration en vue de la mise au point, de l'affectation, de l'utilisation, du paiement des services de télécommunications partagés ou fournis entre le SCEUD et le RCFNZD;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

**CHAMP D'APPLICATION**

1. Le Gouvernement des Etats-Unis (US), le Gouvernement australien (AS) et le Gouvernement néo-zélandais (NZ) disposent à l'heure actuelle de voies et de services de télécommunications (appelés le Système Simpson) entre le SCEUD, le SCAD et le RCFNZD. Le présent Accord porte sur ces voies et services de liaison entre les Etats-Unis et la Nouvelle-Zélande et le matériel de maniement des données installé dans les terminaux des Etats-Unis et de Nouvelle-Zélande, destiné à assurer la liaison entre les systèmes. Le présent Accord porte également sur les systèmes de radio à haute fréquence en place, reliant les installations du SCEUD et du RCFNZD.

2. L'Accord AS/US en matière de communications en date du six novembre 1989 reste en vigueur. Il porte sur les responsabilités des Etats-Unis et de l'Australie concernant le Système Simpson. Toute modification ou annulation exige que

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 18 novembre 1992 par la signature, conformément à l'article IX.

le DDEU et les FNZD procèdent à un examen bilatéral des arrangements opérationnels, techniques et financiers arrêtés dans les annexes au présent Accord.

### *Article II*

#### **RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE D'ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS TECHNIQUES**

1. Le Directeur de l'Agence des systèmes d'information de défense (ASID) et le Directeur des Services communs de contrôle des systèmes d'information et de communications (DSCSIC) au nom du DDEU et des FNZD, respectivement, sont les autorités chargées de la mise en œuvre du présent Accord. L'élaboration, comme suite au présent Accord, d'autres propositions et procédures techniques et opérationnelles applicables aux services de télécommunications se fait en étroite liaison et consultation entre ces personnes.

2. Le Commandant de la Zone pacifique de l'Agence des systèmes d'information de défense (ASID-PAC), en sa qualité d'agent exécutif représentant le Directeur de l'ASID et le DSCSIC sont habilités à coordonner les modifications apportées aux arrangements techniques, opérationnels et financiers tels qu'énoncés dans les annexes au présent Accord. Les modifications issues de cette coordination sont soumises au Directeur de l'ASID qui a pouvoir pour modifier les annexes du présent Accord au nom du DDEU et au DSCSIC qui a pouvoir pour modifier les annexes au présent Accord au nom des FNZD.

3. Le présent Accord comprend les annexes A à F ci-jointes, sur les arrangements techniques, les pratiques et procédures en matière de communications, les adresses postales et adresses des messages, le Plan de rétablissement HF et le Financement.

4. Une coordination directe entre les stations de télécommunications du DDEU et des FNZD est autorisée et encouragée. Cette coordination peut se faire par correspondance, par voie de messages ou sous forme de visites personnelles, étant entendu que l'ASID-PAC et le DSCSIC doivent être tenus informés. Les adresses des messages et les adresses postales des autorités concernées en Nouvelle-Zélande et aux Etats-Unis figurent à l'annexe C.

### *Article III*

#### **APPLICATION**

1. Pour l'application du présent Accord, chacune des Parties détient la responsabilité d'ensemble de son propre système de communications, de chacune des composantes de ce système et de l'observation de ses propres normes en matière de communications. Cette responsabilité suppose :

- a) De procéder, en en assumant le coût, à l'achat, l'installation, la gestion et l'entretien de l'équipement prévu dans les annexes; et
- b) D'acquérir, en en assumant le coût, tous les services nécessaires (tels que la location de circuits).

Les Parties reconnaissent toutefois que chacune d'entre elles demande l'aide de l'autre pour s'acquitter des tâches qui lui incombent. Les annexes du présent Accord fixent donc en détail les responsabilités précises en matière de ressources

concernant les circuits et les terminaux visés au présent Accord. L'attribution de ces responsabilités aux annexes A et B ne vise qu'à établir laquelle des Parties à l'Accord doit s'acquitter des tâches fixées. Le coût total de la réalisation de chaque tâche continue d'être pris en charge par la Partie dont le système de communications bénéficie de la tâche accomplie.

2. Les Parties reconnaissent que le DDEU fournit de l'équipement aux FNZD à utiliser dans le cadre du RCFNZD. Les Parties, pour la fourniture de cet équipement, recourent, le cas échéant, à la location.

3. Les Parties reconnaissent que le SCEUD, pour mener à bien ses opérations en Nouvelle-Zélande, doit louer des circuits commerciaux. Le DSCSIC commandera pour la Telecom Corporation of New Zealand Limited (Telecom) des circuits dont il assumera le coût, destinés à être utilisés par le SCEUD suivant les procédures normales indiquées pour les circuits Telecom loués par les FNZD. Ces coûts seront compensés par les redevances versées par les FNZD pour avoir accès au SCEUD.

4. Les Parties conviennent que la mise en œuvre du présent Accord est assujettie aux lois en vigueur en Nouvelle-Zélande et aux Etats-Unis et subordonnée à l'autorisation et à l'ouverture des crédits nécessaires.

5. Les affectations de voies de communication et les arrangements pour leur utilisation qui relèvent de la coopération entre le DDEU et les FNZD prévue au présent Accord sont indiqués à l'annexe A et dans ses appendices où sont spécifiés les responsabilités en matière de ressources et le découpage détaillé des lignes (circuits) indiquées ainsi que les responsabilités en matière de contrôle et de procédures opérationnelles.

6. Les arrangements pour la transmission des communications en matière de défense entre les réseaux de messages enregistrés du DDEU et des FNZD visés par le présent Accord figurent à l'annexe B. Les appendices de cette annexe énumèrent les stations de transfert prévues et spécifient les détails techniques et les responsabilités en matière de ressources nécessaires à l'accomplissement du présent Accord.

#### *Article IV*

##### **FINANCEMENT**

1. Les Parties ont conclu le présent Accord dans l'idée que l'échange de soutien, de fournitures et de services prévu au présent Accord serait un échange de valeur équivalente et qu'en conséquence il n'y aurait lieu de procéder à aucun paiement en argent. Si dans la pratique il se révèle que la logistique, les fournitures et les services échangés en matière de communications ne sont pas de valeur équivalente, les Parties négocient une correction des arrangements qui permette de maintenir une valeur pour l'essentiel équivalente. Si cette correction n'est pas possible, tous les avoirs et débits accumulés par suite d'un échange inégal de logistique, de fournitures et de services en matière de communications au cours de la période couverte par le présent Accord font l'objet d'une liquidation annuelle sous forme d'un règlement direct à la Partie ayant fourni le plus de logistique, de fournitures et de services en matière de communications.

2. Chaque Partie prend à sa charge le coût des opérations et de l'entretien de son propre système de télécommunications et de ses propres obligations en matière

de télécommunications, y compris les frais liés à l'utilisation du système de télécommunications de l'autre Partie.

3. Chaque Partie rembourse à l'autre Partie le coût d'accès et de recours au système de communications de cette Partie. Dans le cas où une Partie assure des prestations à l'autre Partie, le remboursement du coût de ces services est négocié.

4. Les dispositions financières liées au présent Accord sont indiquées en détail à l'annexe F.

#### *Article V*

##### SÉCURITÉ

Tout renseignement ou document échangé entre les Parties, conformément au présent Accord, est protégé conformément aux normes nationales applicables par chaque pays en matière de traitement d'information classifiée.

#### *Article VI*

##### COMMUNICATION DE L'INFORMATION AU PUBLIC

1. La communication de l'information (communiqués officiels ou réponses à des demandes d'information) à la presse ou au public concernant les arrangements et les activités découlant du présent Accord ne peut se faire sans consultation entre les Parties. Les questions adressées à l'une des Parties sur les activités de l'autre sont renvoyées à cette autre Partie.

2. Chaque Partie prend toutes les mesures légales dont elle dispose pour éviter que l'information échangée à titre confidentiel dans le cadre du présent Accord ne soit divulguée au titre d'une quelconque disposition législative, à moins que l'autre Partie n'y consente.

3. Afin d'aider à assurer la protection souhaitée, chaque Partie accompagne l'information fournie à l'autre Partie d'une légende indiquant le pays d'origine, les conditions de divulgation et le fait que l'information a trait au présent Accord et qu'elle est communiquée à titre confidentiel.

4. Les informations non secrètes fournies par une Partie à l'autre à titre confidentiel et les informations produites par l'une et l'autre Partie conformément au présent Accord réclamant un traitement confidentiel sont conservées d'une manière qui assure en soi la protection contre toute divulgation non autorisée.

#### *Article VII*

##### RENONCIATION AUX RÉCLAMATIONS

1. Chaque Partie au présent Accord renonce à toute demande d'indemnisation à l'encontre de l'autre Partie pour des dommages résultant d'une défaillance de l'équipement, du système ou du maniement des télécommunications enregistrées aux termes du présent Accord.

2. Le DDEU prend les mêmes précautions dans le maniement du trafic des messages enregistrés des FNZD que celles qu'il prend dans le maniement du trafic du DDEU dans le cadre du système AUTODIN. Les FNZD prennent les mêmes

précautions dans le maniement du trafic des messages enregistrés du DDEU que celles qu'il prend pour manier le trafic des FNZD dans le cadre du système RCFNZD.

### *Article VIII*

#### DIFFÉRENDS

Tout désaccord concernant l'interprétation ou la mise en œuvre du présent Accord est résolu par consultations entre les Parties et n'est pas porté devant un tribunal international ou une tierce partie pour règlement.

### *Article IX*

#### ENTRÉE EN VIGUEUR, DÉNONCIATION ET REVISION

1. Le présent Accord entre en vigueur à la date de la dernière signature et le reste pour une période de cinq ans mais peut, dans l'intervalle, être dénoncé par l'une ou l'autre Partie 90 jours après qu'une notification écrite ait été délivrée à l'autre Partie ou dans des délais plus courts sur accord mutuel.

2. Chacune des Parties prend en charge les frais lui incombant par suite de la dénonciation du présent Accord en plus des responsabilités prévues au paragraphe 1 de l'article IV.

3. Le présent Accord est revisé annuellement par les Parties et il est possible d'apporter aux annexes, sans renégocier l'Accord de base, des modifications qui ne soient pas de fond, c'est-à-dire celles concernant les arrangements techniques, opérationnels et financiers visés dans les annexes.

### *Article X*

#### LISTE DES ANNEXES ET APPENDICES

Les documents suivants joints au présent Accord en font partie intégrante :

Annexe A. Arrangements techniques

Appendice 1. Responsabilités, utilisation, fonctionnement et financement du système par lots de multiplexage temporel (SLMT)

Pièce complémentaire 1 :

— Diagramme du Système

Pièce complémentaire 2 :

— Connexité des multiplexeurs SIMPSON (Itinéraire principal)

Pièce complémentaire 3 :

— Connexité des multiplexeurs SIMPSON (Itinéraire de rétablissement)

Pièce complémentaire 4 :

— Configuration des portes Canberra/Wellington

Annexe B. Pratiques et procédures en matière de communications

Appendice 1. Procédures d'exploitation de l'interface CCA-CCID

Pièce complémentaire 1 :

— Caractéristiques techniques de l'interface CCA-CCID

Pièce complémentaire 2 :

— Responsabilités en matière de ressources pour l'interface CCA Honolulu-CCID Wellington

Appendice 2. Procédures d'exploitation de l'interface CCA-CCID

Pièce complémentaire 1 :

— Caractéristiques techniques de l'interface CCA Honolulu-CCID Wellington

Pièce complémentaire 2 :

— Responsabilités en matière de ressources pour l'interface CCA Honolulu-CCID Nouvelle-Zélande

Annexe C. Adresses pour le courrier postal et les messages pour les autorités visées par les arrangements en matière de télécommunications FNZD/DDEU

Annexe D. Réservé

Annexe E. Plan de rétablissement pour le Système des communications SIMPSON

Appendice 1. Résumé des cas de rétablissement

Annexe F. Accords de financement

EN FOI DE QUOI, les soussignés ont signé le présent Accord.

Pour les forces néo-zélandaises  
de défense :

*Signature :*

*Nom :* P. J. B. BALDWIN

*Titre :* Directeur

*Agence :* Joint C. & I. System

*Date de la*

*signature :* 12 août 92

*Lieu de la*

*signature :* Wellington, N.Z.

Pour le Département  
de la défense des Etats-Unis :

*Signature :*

*Nom :* LTG. ALONZO E. SHORT JR.

*Titre :* Directeur

*Agence :* Defense Information  
System Agency

*Date de la*

*signature :* 18 nov. 92

*Lieu de la*

*signature :* Arlington, Va.

## ANNEXE A

## A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE

Arrangements techniquesSIMPSON PHASE III1. Objet

- a) L'objet de la présente annexe est d'énoncer les arrangements techniques relatifs à l'affectation, l'utilisation et la spécification des voies de communications.
- b) L'objet du projet Simpson Phase III est de porter les raccords des DDEU, ASDOD et FNZD à la norme 9 600 baud. L'itinéraire de rétablissement entre Canberra et Guam sera porté à la norme 2 400 bauds. Le projet SIMPSON Phase III remplace l'équipement actuel du système codex SLMT et celui du Multiplexeur par des systèmes multiplex temporels à faible vitesse AN/FCC-100 (V).

2. Lignes (circuits) visées par les présents arrangements

- a) Les arrangements techniques concernant les lignes (circuits) ci-après figurent dans le présent Accord avec les capacités précisées dans les appendices.
  - 1) Système par lots de multiplexage temporel (SLMT) par circuit loué : Wahiawa, HI, États-Unis - Canberra, Australie.
  - 2) Système par lots de multiplixage temporel (SLMT) par circuit loué : Camberra, AS - Wellington, NZ.
  - 3) Plan de rétablissement : fait l'objet de l'annexe E.

- b) Les modifications permanentes apportées aux lignes (circuits) font l'objet d'un appendice se rapportant à la présente annexe (voir paragraphe 4 pour les modifications des voies).

3. Compatibilité de l'équipement

- a) Aucune modification susceptible de nuire à la compatibilité de l'équipement n'est apportée sans le consentement mutuel des parties concernées.
- b) Le DSCSIC aide l'ASID à collaborer avec le Commandant de l'ASID-PAC pour déterminer les besoins de la Nouvelle-Zélande en matière d'interfaces commerciales.

4. Procédures d'affectation et de modification

- a) Le découpage en voies des lignes visées au paragraphe 2 ci-dessus se fait comme indiqué dans les appendices se rapportant à la présente annexe. Les informations sur ce découpage sont échangées à des intervalles appropriées par le Commandant de l'ASID-PAC et le DSCSIC.
- b) Les modifications permanentes apportées au découpage des voies concernant les circuits entre les États-Unis et la Nouvelle-Zélande, les États-Unis et l'Australie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande sont effectuées par arrangements mutuels entre le DSCSIC et l'ASID par l'intermédiaire de l'ASID-PAC. Le Directeur général du Système de contrôle et de communications AS assume les responsabilités du Directeur des voies en Australie pour les sous-répartitions des circuits et des voies vers le SLMT d'Australie et de Nouvelle-Zélande, sous réserve que ce rôle a été accepté par le DDAS dans un accord séparé.
- c) La capacité de systèmes de réserve, qu'elle existe au moment de l'entrée en vigueur du présent Accord ou qu'elle soit créée à l'occasion de l'extension ultérieure du système, est fournie équitablement contre remboursement à l'une ou l'autre Partie (ou par partage des coûts en cas d'utilisation commune) au fur et à mesure que des besoins effectifs sont identifiés.
- d) L'ASID communique au DSCSIC toutes les circulaires de l'Agence dont celui-ci peut avoir besoin.
- e) L'affectation à court terme (ne dépassant pas 30 jours) de voies de réserve peut faire l'objet d'un arrangement mutuel entre les stations de communications d'arrivée concernées.
- f) Rien dans le présent document ne peut donner lieu à une interprétation qui empêche des arrangements d'urgence ou des mesures préliminaires visant à répondre à des besoins urgents en matière de voies. Tout arrangement de ce type doit, après coup, être confirmé officiellement par le DSCSIC et l'ASID par l'intermédiaire de l'ASID-PAC.

5. Priorités en matière de rétablissement

- a) Les systèmes de priorité DDEU et FNZD en matière de rétablissement aux États-Unis et en Nouvelle-Zélande sont compatibles et chaque Partie reconnaît l'équivalence des priorités de l'autre Partie avec les siennes propres.
- b) En cas de défaillance des télécommunications, des mesures de rétablissement sont prises conformément au plan de rétablissement mis au point mutuellement par le DSCSIC et l'ASID par l'intermédiaire de l'ASID-PAC et qui est précisé à l'annexe E.
- c) S'agissant des lignes/circuits commerciaux loués, les US International Carriers (USICs), en coordination avec Telecom assume la responsabilité d'un prompt rétablissement du service en cas d'interruption et de mesures correctives visant à éliminer les problèmes chroniques.

6. Spécifications des circuits

- a) L'ASID a besoin d'une autonomie technique de bout en bout pour tous les circuits, quelle que soit la méthode de location ou le nombre d'organismes et de transporteurs impliqués dans la prestation.
- b) L'ASID, en coordination avec le DSCSIC, spécifie les critères de bout en bout et surveille l'établissement des lignes/circuits visés à l'appendice A de la présente annexe (sous réserve de l'acceptation de ce rôle par le DDAS, dans le cadre d'un accord distinct). Une fois l'opération de location entreprise, chaque Partie prend toutes les mesures appropriées pour que l'installation et le fonctionnement de ces circuits répondent aux normes opérationnelles.
- c) Le DSCSIC et l'ASID déclarent que les USIC, en leur qualité de sous-traitants de l'ASID pour les lignes/circuits transocéaniques loués, sont responsables de l'autonomie technique de bout en bout, en coordination avec Telecom. Tant Telecom que les USICs, en tant que représentants de leurs clients respectifs, assurent directement la coordination voulue avec leurs homologues pour garantir une autonomie technique continue de bout en bout. Les différends entre les transporteurs (Telecom et USICs), qui ne

peuvent être résolus entre eux, sont portés, pour règlement, devant le DSCSIC et l'ASID respectivement.

- d) Le DSCSIC communique à l'ASID pour ses archives les numéros des circuits et d'autres renseignements généraux susceptibles de contribuer au mécanisme de fonctionnement commun et de coordination. L'ASID fournit au DSCSIC pour ses archives les numéros des circuits DDEU et d'autres renseignements généraux susceptibles d'aider au mécanisme de fonctionnement commun et de coordination.
- e) Les circuits loués sont spécifiés, selon les spécifications du CCITT, et tout écart par rapport à ces spécifications est clairement décrit au moment de l'envoi des ordres, au même titre que toute répartition de responsabilités entre les transporteurs USICs. Toute variation par rapport aux spécifications du CCITT fait l'objet d'un accord mutuel.
- f) Le Bureau de contrôle des lignes et des circuits prévoit les essais périodiques de contrôle de qualité de bout en bout voulus sur certains circuits et lignes.

#### 7. État de fonctionnement et contraintes

- a) L'itinéraire convenu de rétablissement, tel que défini à l'annexe E, est entretenu dans un état qui permet aux stations d'arrivée une activation immédiate sans consultation d'une autorité supérieure en cas d'interruption du circuit loué ou lorsque cela est nécessaire pour d'autres raisons. L'itinéraire de rétablissement fait l'objet entre les stations d'arrivée d'essais périodiques effectués au moins tous les mois, pendant 72 heures, dans le but de mettre fin aux voies de trafic identifiées dans les 30 minutes qui suivent le début de l'essai.
- b) Aucune des deux Parties au présent Accord ne peut refuser à l'autre la prestation de services de télécommunications pendant les exercices dans l'idée de stimuler des défaillances réelles, à moins qu'il n'en ait été ainsi convenu mutuellement à l'avance.
- c) En cas de situation nationale d'urgence en Nouvelle-Zélande, le DSCSIC peut suspendre en totalité ou en partie, à n'importe quel moment, toute prestation de services de télécommunications

intérieurs à la Nouvelle-Zélande, fournie au titre du présent Accord et de ses annexes, afin de répondre aux besoins créés par une situation nationale d'urgence dans le pays. Le DSCSIC doit, au minimum, satisfaire aux dispositions du paragraphe 8 de la présente annexe de manière à permettre les préparatifs et la mise en oeuvre de plans d'urgence.

#### 8. Établissement des rapports

- a) Chaque station terminale est tenue de faire rapport sur la ligne dont elle constitue le point de destination, conformément à ses propres instructions nationales. Les stations du SCEUD sont considérées par les stations des FNZD comme les stations sur lesquelles doivent porter les rapports et vice versa.
- b) L'ASID-PAC et le DSCSIC se prêtent mutuellement assistance entre autres pour ce qui suit :
  - 1) Échange d'informations actuelles sur l'état de fonctionnement des installations de télécommunications d'intérêt commun.
  - 2) Notification rapide des interruptions et des changements importants lorsqu'ils sont connus et présentent un intérêt, par exemple, libération du service à l'occasion d'interruptions prédéterminées, interruptions dues à des catastrophes naturelles ou provoquées par l'homme et à des grèves imminentes.

#### 9. Contrôle

- a) Le contrôle technique des lignes incombe à un bureau de contrôle des lignes de transfert (BCLT) désigné à cet effet.
- b) Le contrôle des segments locaux des circuits et des équipements des abonnés incombe au bureau de contrôle des circuits (BCC) correspondant.
- c) La désignation d'un BCLT s'effectue pour chaque ligne par consultation entre les stations nationales à chaque extrémité de cette ligne.

## APPENDICE 1 DE L'ANNEXE A

A L'ACCORD DDEU/FNZD RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE  
Responsabilités, utilisation, fonctionnement et financement du système par lots de multiplexage temporel (SLMT)**1. Objet**

Le présent appendice spécifie les responsabilités en matière d'utilisation, de fonctionnement et de financement du SLMT.

**2. Description du système****a) Le système est composé de deux lignes :**

- 1) Wahiawa-Canberra,
- 2) Canberra-Wellington

chacune équipée de modems admettant un débit global de 9 600 bits par seconde (bps). En outre, chaque circuit est équipé d'un système de multiplexage temporel à faible vitesse (SLMTSV). Ce dernier, qui remplace les Codes 980 et le Codex LSTD, est doté de tous les moyens de transmission et de réception en duplex. Il fonctionne à des taux synchrones agrégés pouvant atteindre 256 Kbps et dessert 16 portes capables de fonctionner en présence de n'importe quelle gamme de signaux de transmission de données synchrones et isochrones. Le système est présenté sous forme de diagramme à la Pièce complémentaire 1 de l'appendice 1 de l'Annexe A.

**b) Chaque installation de SLMT se compose des principales pièces d'équipement suivantes :**

- 1) Un AN/FCC-100(V) (seize portes pour un débit global de 256 Kbps).
- 2) Modems pour une débit global de 9 600 bps.
- 3) Tableaux de connexion pour transmission de données et télétype.
- 4) Convertisseurs de tension, 230/115V AC, en Nouvelle-Zélande et en Australie.

**3. Responsabilités**

Les responsabilités spécifiques concernant le dispositif SLMT sont les suivantes :

**a) Le DDEU prend en charge :**

- 1) dans le cadre des dispositions de partage de coûts prévues au présent Accord, le paiement des services loués visés à l'annexe F.
- 2) l'installation, la fourniture, le fonctionnement et l'entretien de toutes les pièces d'équipement SLMT de Wahiawa Hawaii, et Finegayan (Guam).

3) la connexion des circuits de transfert à la station d'interface du Centre de commutation AUTODIN des États-Unis.

4) la mise à disposition du BCC pour tous les circuits du système de communications en matière de défense qui passent par l'installation et du BCLT pour le circuit Wahiwawa-Wellington.

b) Les FNZD prennent en charge :

1) la fourniture, l'installation, l'exploitation et l'entretien de tout l'équipement SLMT de Wellington.

2) dans le cadre des dispositions de partage des coûts prévues dans le présent Accord, le paiement des services loués visés à l'annexe F.

3) la location, selon les besoins de l'ASID PAC, de circuits et d'équipement de Telecom nécessaires aux utilisateurs du DDEU à l'intérieur de la Nouvelle-Zélande.

4. Contrôle technique et coordination

a) Responsabilités des BCC :

1) préparer et coordonner avec les utilisateurs et les entreprises commerciales les calendriers d'activation, de désactivation, de rétablissement, d'essais et de communication des rapports au BCLT concernant les circuits dont le contrôle leur a été confié.

2) informer le BCLT de toute situation pouvant gêner le service. Il peut s'agir entre autres du non-respect des spécifications relatives à un ordre de circuit ou à un ordre de service de télécommunication (OST), de la non-disponibilité de segments de circuit loués, etc.

3) enregistrer, archiver et communiquer au BCLT, selon que de besoin, les résultats des essais de contrôle de la qualité programmés et non programmés pendant les périodes de fonctionnement et hors de ces périodes.

4) tenir informé le BCLT, les utilisateurs et les autres BCC de l'état d'avancement du travail de rétablissement ou de toute situation susceptible de réduire l'aptitude au service.

5. Contrôle de la qualité et équipement pour les essais

a) Contrôle de la qualité :

Les essais de contrôle de la qualité doivent être réalisés sur tous les circuits et lignes de transfert du SLMT de la manière suivante :

1) Toutes les 72 heures, un contrôle de niveau de signal en service doit être fait aux deux extrémités d'émission et de

réception des lignes de transfert louées. La station doit tenir un dossier de ces essais.

2) Tous les trois mois, un essai de contrôle de qualité hors service doit être réalisé sur chaque ligne de transfert du système. Le BCLT doit coordonner cette opération avec les BCC, 21 jours avant la date prévue pour l'essai.

3) Les BCC assurent la coordination avec tous les utilisateurs du système, en les avisant des essais prévus et en leur faisant savoir si leurs circuits seront rétablis conformément au plan de rétablissement défini à l'annexe E.

b) Équipement d'essai

Pour réaliser convenablement les essais de contrôle de qualité prescrits, chaque station doit disposer d'un équipement d'essai équivalent à celui décrit ci-dessous :

- 1) Niveau de tonalité de l'essai - Hew Packard (HP 3550B, HP 3551A ou HP 4930).
- 2) Essais de réponse en fréquence - HP 3550B, HP 3551A ou HP 4935.
- 3) Essais du temps de propagation de groupe - Action 4987460, Sierra 340B, ou HP 3770.
- 4) Essais de distortion par harmoniques - HP 334A ou HP 35B10.
- 5) Essais de brouillage maximal par fréquence unique - HP 35B10.
- 6) Essais de bruit propre - Northeast Electronics TTS-58A ou HP 4935.
- 7) Essais d'impulsions parasites - Northeast Electronics TTS-58A ou HP 3558.
- 8) Essais d'instabilité en phase - Hekimian 48.

Note : Le Système d'essai universel Halcyon 5200 est conçu pour réaliser tous les essais ci-dessus, ainsi que d'autres.

c) Essais

Les essais seront effectués conformément aux Circulaires de l'ACD 310-70, Vol. II, supplément 1 et 300-175-9

6. Affectation de circuits et procédures de modification

- a) La présente section énonce les arrangements techniques concernant l'affectation et l'utilisation des lignes de transfert du système par lots du multiplexage temporel (SLMT). Les lignes concernées sont :
  - 1) Ligne MUX Wahiawa-Canberra (équipée d'un modem et d'un AN/FCC-100(V))
  - 2) Ligne MUX Canberra-Wellington (équipée d'un modem et d'un AN/FCC-100(V))

3) Ligne Wahiawa-Wellington (équipée d'un modem et d'un AN/FCC-100(V))  
b) Toutes les voies de multiplexage temporel sont soumises à contrôle commun. Les voies qui ne sont pas attribuées sont en réserve et peuvent être utilisées moyennant un accord mutuel des Parties concernées à toutes fins permises par le présent Accord. Les affectations de circuits à tous les niveaux de lignes de transfert multiplex se font sous forme d'OST émis conformément à la Circulaire de l'ASID 310-D130-1 "Soumission des demandes de services de télécommunications". Ces demandes émanent de l'ASID. Les OST émanent de DECCO PAC. Le code PDC est YD6R. Les OST et les PST à l'appui de la liaison Australie-Nouvelle-Zélande se font conformément à des opérations de télécommunications séparées effectuées par les Parties concernées. L'OST est le document autorisant l'établissement de circuits et l'affectation de voies du système. Toute modification des circuits existants, toute désactivation ou toute nouvelle exigence en matière de circuits fait l'objet d'un OST. Il est admis d'utiliser des canaux de réserve pour des rétablissements temporels de circuits. Les affectations de canaux sont effectuées par le BCLT. On ne peut pas utiliser des canaux de réserve pour le rétablissement temporel de circuits pendant plus de 30 jours, le BCLT devant faire une demande d'extension temporaire de circuit en cas de situation d'urgence. L'utilisation de canaux de réserve pour occuper des circuits de priorité inférieure peut se faire sans la coordination du DSCSIC et de l'ASID; toutefois, une notification est requise après coup.

#### 7. Dossiers

- a) Le BCC tient les dossiers suivants sur les lignes de transfert et de circuit du SLMT :
- 1) Dossier de formatage des circuits. Les dossiers de formatage des circuits spécifient :
    - a) la configuration de bout en bout,
    - b) les affectations BCC/BCLT,
    - c) le numéro de contact de l'utilisateur,
    - d) les apparitions sur le tableau de connexion de la station,
    - e) le débit,
    - f) l'équipement de l'utilisateur,
    - g) l'acheminement du rétablissement, le cas échéant.

## 2. Journaux des stations

Les stations tiennent toutes des journaux. Tous les journaux de stations prennent l'heure G.M.T. comme référence. Chaque journal de station contient les rubriques suivantes :

- a) Station : nom de la station;
- b) Date : mois, jour et année;
- c) Intervalle : intervalle couvert par le journal
- d) Circuits ou lignes de transfert : identification des circuits ou de la ligne correspondant à l'entrée du journal;
- e) G.M.T. : heure du fait ou de l'opération rapporté;
- f) Initiales de l'opérateur : initiales de la personne auteur de l'inscription;
- g) Opération/faït : explication de l'opération ou du fait rapporté.  
L'information doit être suffisamment détaillée pour expliquer clairement la situation.
- h) Tous les journaux de stations doivent être conservés un an avant d'être détruits.

## 3. Fichiers historiques

Chaque station tient à jour des fichiers historiques sur tous les circuits et les lignes de transfert du SLMT. Les fichiers contiennent au minimum l'information suivante et doivent être tenus à jour pendant toute la durée de l'existence du circuit ou de la ligne :

- a) Copie de tous les ordres de circuit et/ou OST et des rapports sur les appels menés à terme (retard dans le service ou anomalie)
- b) Les notations de sous-répartition;
- c) Registre de sous-répartition;
- d) Équipement à l'intérieur de la station.

PIECE COMPLÉMENTAIRE 1 DE L'APPENDICE 1 DE L'ANNEXE A  
DE L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE

<----- Wahiawa -----> <----- Canberra -----> <----- Wellington ----->  
AN/FCC AN/FCC AN/FCC AN/FCC  
100 modem Modem 100 100 NTU 100

Multiplexeur temporel

Diagramme de l'itinéraire principal du SIMPSON III

<-----Wahiawa -----> <----- Guam -----> <---- Canberra ---->  
AN/FCC AN/FCC AN/FCC RF RF AM/FCC  
100 Modem Modem 100 100 100

Diagramme de l'itinéraire de rétablissement du SIMPSON III

**PIECE COMPLÉMENTAIRE 2 DE L'APPENDICE 1 DE L'ANNEXE A  
A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE  
Connexité des multiplexeurs Simpson (Itinéraire principal AS/US/NZ)**

<u>CHN</u>	<u>Etats-Unis</u>	<u>Australie</u>	<u>Nouvelle-Zélande</u>
1	KDE1 (75A) <-----> *	<- HUB->	* <-----> KDE1 (75A)
2	A		A
3	XHAP (751) <----->		
	KQ1Q -----> *	-----> *	KQ1Q (751)
4	1		1
5	SNBA (75S) <-----> *		S
6	S		S
7	KQ4A (75S) <-----> *	* <----->	DCN501 (75S)
8	SNBB (75S) <-----> *		S
9	SNBC (75S) <-----> *		S
10	SNEX (1200S)<-----> *	* <----->	DP5910 (600S)
11	PW06 (75S) <-----> *		S
12	SS6F (75S) <-Temporaire-> *		S
13	SS6G (75S) <-Temporaire-> *		S
14	S		S
15	S		S
16	S		S

**Note :**

\* indique une arrivée/connexion en Australie

< > indique la direction de la transmission

Portes 1 et 2 Async, 3 et 4 Isoc, 5-16 Sync.

PIECE COMPLÉMENTAIRE 3 DE L'APPENDICE 1 DE L'ANNEXE A  
 A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE  
Connexité des multiplexeurs Simpson  
(AS/US/NZ via l'Itinéraire de rétablissement HF)

<u>CHN</u>	<u>Etats-Unis</u>	<u>Australie</u>	<u>Nouvelle-Zélande</u>
1	KDE1 (75A) <-----> *	<- HUB->	* <-----> KDE1 (75A)
2	A		A
3	XHAP (751) <----->		
	KQ1Q -----> *	-----> *	KQ10 (751)
4	1		1
5	SNBA (75S) <-----> *		S
6	S		S
7	KQ4A (75S) <-----> *	* <----->	DCN501 (75S)
8	SNBB (75S) <-----> *		S
9	SNBC (75S) <-----> *		S
10	SNEX (1200S) <-----> *	* <----->	DP5910 (600S)
11	PW06 (75S) <-----> *		S
12	SS6F (75S) <-Temporaire-> *		S
13	SS6G (75S) <-Temporaire-> *		S
14	S		S
15	S		S
16	S		S

Note :

\* indique une arrivée/connexion en Australie

< > indique la direction de la transmission

Portes 1 et 2 Async, 3 et 4 Isoc, 5-16 Sync.

PIECE COMPLÉMENTAIRE 4 DE L'APPENDICE 1 DE L'ANNEXE A  
A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE

Configuration des portes du système Simpson

Canberra/Wellington

<u>Porte</u>	<u>Circuit</u>	<u>Vitesse</u>	<u>Type</u>	<u>Largeur/B</u>	<u>Observation</u>	<u>Priorité</u>
1	KDE1	75	Async.	150	EOW	1A
2						
3	NQ1Q	75	Isoc.	300	US Multipoint	2C
4						
5						
6	SDXV	75	Sync.	150	NZ/EU défense	3A
7	DCN501	75	Sync.	150	AS/NZ défense	3A
8						
9						
10	DP5910	600	Sync.	600	AS/NZ défense	3A
11						
12						
13						
14	SUNZ	600	Sync.	600	NZ/US	00
15						
16	SNZZ	600	Sync.	600	NZ/US	3A
Global		9600	Sync.	400		

Notes : largeur totale des bandes des portes = 3250 bps

Capacité maximale disponible des portes = 6350 bps.

**ANNEXE B****A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE****Pratiques et procédures en matière de communications****1. Objet**

L'objet de la présente annexe est d'établir les pratiques et procédures standard en matière de communications pour le maniement du trafic de communications en matière de défense entre les réseaux communs d'utilisateurs du réseau de communications fixes de défense de Nouvelle-Zélande et du Système de communications de défense des États-Unis (AUTODIN).

**2. Spécification**

Une spécification prévoit d'accroître la souplesse du traitement du trafic de communications de défense sur les systèmes de communications du RNZCD et du SCEUD englobant l'Asie du sud-est, l'Océan pacifique, la partie continentale des États-Unis d'Amérique et la Nouvelle-Zélande. Cette spécification suit les critères suivants :

- a) Volume du trafic : Environ 1 500 messages enregistrés par jour dans chaque sens échangés entre les deux systèmes. Il est prévu que ce volume peut passer à 3 000 messages enregistrés par jour dans chaque sens.
- b) Longueur des messages : Normalement environ 120 groupes
- c) Niveau de priorité des messages : tous les niveaux de priorité prévus dans l'ACP 121 seront traités
- d) Classement des messages : Des messages classés jusqu'à compris au niveau SECRET sont transmis en direct lorsque l'équipement de sécurité approprié est disponible. Faute de quoi, les messages classés secrets seront envoyés chiffrés en différé.
- e) Vitesse de service : Selon la priorité (voir ACP 121)
- f) Exercice : l'exploitation des circuits de transfert dans le traitement normal de trafic quotidien doit démontrer de manière satisfaisante sa fiabilité. La mise à l'épreuve des circuits de transfert au moyen de messages spéciaux n'est pas nécessaire.
- g) Contenu des messages : Le trafic d'un tiers ne doit pas intervenir sauf arrangement particulier sur une base ad hoc. Le trafic introduit dans le système par l'une ou l'autre Partie est considéré comme autorisé par l'autre Partie et, dans ces circonstances, il n'y a pas lieu d'évoquer une tierce Partie.
- h) Format des messages : Les messages suivront les formats prescrits par l'ACP 127 et le JANAP 128 (Joint Army, Navy and Air Force

Publication), à moins qu'un accord entre les Parties n'autorise un autre format. Le format du texte des messages de service et les procédures générales de réponse aux messages de service sont spécifiés dans les publications ACP 127 et JANAP 128.

- i) Documentation de manipulation : La documentation appropriée de manipulation de l'équipement de sécurité des communications est fournie périodiquement par l'autorité compétente du DDEU, chargée de cette diffusion.

3. Responsabilités et coordination

- a) Opérations : Les installations de télécommunications du DDEU et des FNZD identifiées dans les appendices de la présente annexe sont exploitées conformément aux termes du présent Accord.
- b) Contraintes en matière de trafic : Les superviseurs des installations de télécommunications du DDEU et des FNZD identifiés dans les appendices de la présente annexe s'informent réciproquement lorsque sont imposées des conditions de trafic minimum de messages susceptibles d'entrer dans le traitement du trafic aux termes du présent Accord. Aucune installation du DDEU ou bien des FNZD ne peut refuser d'accepter le trafic émanant de l'autre comme moyen de simuler des défaillances réelles dans le cadre d'exercices.
- c) Messages officiels : Il appartient à l'une ou l'autre Partie introduisant les messages dans le réseau de l'autre Partie de limiter ce trafic à des messages officiels autorisés aux termes du présent Accord.

4. Traitement des messages

- a) Acheminement : L'acheminement de messages transférés d'un réseau à l'autre se fait conformément aux règles d'acheminement du réseau récepteur.
- b) Contrôle : C'est au DSCSIC qu'incombent les arrangements techniques en matière d'interface et il collabore avec l'ASID par l'intermédiaire du RNZCD pour s'acquitter de cette responsabilité. Le contrôle local du trafic RNZCD pénétrant dans l'AUTODIN est effectué par le Centre de communications AUTODIN CCA. Le trafic AUTODIN pénétrant dans le RNZCD est placé sous le contrôle local du Centre de communications RNZCD qui gère la station d'interfaces connectée.

- c) Publications : Les publications suivantes sont utilisées pour le traitement du trafic échangé aux termes du présent Accord.
- 1) ACP 121 Communications Instructions - Général
  - 2) ACP 117 (Series) Allied Routing Indicator Book,
  - 3) ACP 127 Communications Instructions - Tape Relay Procedures,
  - 4) ACP 131 Communications Instructions - Operating Signals,
  - 5) ACP 122 Communications Instructions - Security,
  - 6) JANAP 128 Automatic Digital Network (AUTODIN) - Operating Procedures.
- d) Situations dégradées : Les procédures ci-après sont à appliquer en cas de dégradation ou de perte dans la capacité de traitement du trafic.
- 1) Défaillance et isolement du CCA Honolulu. Le trafic destiné au transfert entre l'AUTODIN et le RNCZD peut être retenu dans chacun des réseaux jusqu'au rétablissement de la capacité opérationnelle.
  - 2) Dégradation ou interruption des moyens de transmission. Le Plan de rétablissement (annexe F) doit être appliqué en cas de dégradation ou d'interruption prolongée des moyens de transmission.

#### 5. Applicabilité

Les pratiques et procédures énoncées dans la présente annexe s'appliquent aux expéditeurs de messages DDEU et FNZD, ainsi qu'à leurs installations de télécommunications traitant les messages aux termes du présent Accord.

## APPENDICE 1 DE L'ANNEXE B

A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE

Services des communications de défenseProcédures d'exploitation de l'interface CCA-CCID1. Objet

Spécifier les caractéristiques opérationnelles de l'interface entre le Centre de communications AUTODIN (CCA) d'Honolulu, Hawaii et le Centre de commutation intérimaire de défense (CCID) de Wellington, Nouvelle-Zélande, qui sont indispensables au transfert efficient du trafic des messages enregistrés.

2. Introduction

Le présent appendice fait partie intégrante de l'annexe B et complète cette annexe en indiquant les caractéristiques techniques et les responsabilités en matière de ressources applicables à l'interface Honolulu-Wellington.

3. Caractéristiques techniques

Les caractéristiques techniques de cette interface sont énumérées à la Pièce complémentaire 1.

4. Responsabilités en matière de ressources

Les responsabilités concernant les ressources nécessaires à l'établissement de cette interface sont spécifiées à la Pièce complémentaire 2.

5. Durée

Le présent appendice reste en vigueur pendant toute la durée de l'Accord de base dont il fait partie et sa modification est assujettie aux mêmes conditions que celles énoncées dans ledit Accord.

PIECE COMPLÉMENTAIRE 1 DE L'APPENDICE 1 DE L'ANNEXE B  
 A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE  
Caractéristiques techniques de l'interface CCA-CCID

POINTS DE CONNEXITÉ DU CIRCUIT	CCA Honolulu	CCID Wellington
IDENTIFICATION DU CIRCUIT	DULQSDXV	DCN602
VITESSE DU CIRCUIT	75 BAUD	COMME AUX ÉTATS-UNIS
MODE DE COMMUNICATION	MODE V	COMME AUX ÉTATS-UNIS
STATION DE CONTRÔLE DU RESEAU (TRAFIG)	CCA HONOLULU	CCA HONOLULU
ACHEMINEMENT DETOURNE DU TRAFIC	VIA L'AUSTRALIE	VIA L'AUSTRALIE POUR LE TRAFIC EU, VIA LES ÉTATS-UNIS POUR LE TRAFIC CANADIEN
FORMAT DES MESSAGES	ACP 127	COMME AUX ÉTATS-UNIS
PRIORITE (LA PLUS ELEVEE)	FLASH	COMME AUX ÉTATS-UNIS
NIVEAU DE SECURITE (LE PLUS ELEVE)	SECRET	COMME AUX ÉTATS-UNIS
ECOULEMENT DU TRAFIC	TRAFIG D'UTILISATEUR COMMUN EU/NZ	COMME AUX ÉTATS-UNIS
EQUIPEMENT TERMINAL	TERMINAISON CCA	TERMINAISON CCID
EQUIPEMENT COMSEC	KG-84A	KG-84A

PIECE COMPLÉMENTAIRE 2 DE L'APPENDICE 1 DE L'ANNEXE B  
 A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE

Responsabilités en matière de ressources pour l'interface

CCA Honolulu - CCID Wellington

<u>RESSOURCES</u>	<u>A HONOLULU</u>	<u>A WELLINGTON</u>
1. PREPARER LE SITE	EU	NZ
2. FOURNIR ET INSTALLER L'EQUIPEMENT :		
a) TERMINAL	EU	NZ
b) COMSEC	EU	NZ
c) INTERFACE MODE V	EU	EU
3. FOURNIR ET ENTREtenir LE CIRCUIT D'INTERCONNECTION	EU	NZ
4. EXPLOITER ET ENTREtenir L'EQUIPEMENT :		
a) TERMINAL	EU	NZ
b) COMSEC	EU	NZ
c) DISPOSITIF D'INTERFACE	EU	EU/NZ
		(voir note)
5. SOUTIEN LOGISTIQUE :		
a) TERMINAL	EU	NZ
b) COMSEC	EU	NZ
c) DISPOSITIF D'INTERFACE	EU	NZ
		(voir note)

Note : Les deux dispositifs d'interface modulaire Mode V (MAID'S) ont été transférés aux FNZD par le DDEU; un pour un fonctionnement permanent et l'autre comme réserve. Une défaillance de l'un de ces dispositifs oblige les FNZD à expédier une partie ou la totalité du MAID aux États-Unis pour réparation et renvoi, les réparations sont financées par les FNZD.

APPENDICE 2 DE L'ANNEXE B  
A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE  
Services de communications de défense  
Procédures d'exploitation de l'interface CCA-CCID

**1. Objet**

Spécifier les caractéristiques opérationnelles de l'interface entre AUTODIN (CCA) d'Honolulu (Hawaii) et le Centre informatisé de défense de Wellington (Nouvelle-Zélande), indispensables au transfert efficient du trafic de messages enregistrés.

**2. Introduction**

Le présent appendice fait partie intégrante de l'annexe B et complète cette annexe en indiquant les caractéristiques techniques et les responsabilités en matière de ressources applicables à l'interface Honolulu - Wellington.

**3. Caractéristiques techniques**

Les caractéristiques techniques de cette interface sont énumérées à la Pièce complémentaire 1.

**4. Responsabilités en matière de ressources**

Les responsabilités concernant les ressources nécessaires à l'établissement de cette interface sont spécifiées à la Pièce complémentaire 2.

**5. Durée**

Le présent appendice reste en vigueur pendant toute la durée de l'Accord de base dont il fait partie et sa modification est assujettie aux mêmes conditions que celles énoncées dans ledit Accord.

PIECE COMPLÉMENTAIRE 1 DE L'APPENDICE 2 DE L'ANNEXE B  
 A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE  
Caractéristiques techniques de l'interface CCA Honolulu - CCID Wellington

POINTS DE CONNEXITÉ DU CIRCUIT	CCA Honolulu	CCID Wellington, NZ
IDENTIFICATION DU CIRCUIT	IUEESUNZ	COMME AUX ÉTATS-UNIS
VITESSE DU CIRCUIT	600 BAUD	COMME AUX ÉTATS-UNIS
MODE DE COMMUNICATION	MODE I	COMME AUX ÉTATS-UNIS
STATION DE CONTROLE DU RESEAU (TRAFIG)	CCA HONOLULU	CCA HONOLULU
ACHEMINEMENT DETOURNE DU TRAFIC	AUCUN	AUCUN
FORMAT DES MESSAGES	JANAP 128	COMME AUX ÉTATS-UNIS
PRIORITE (LA PLUS ELEVEE)	FLASH	COMME AUX ÉTATS-UNIS
NIVEAU DE SECURITE (LE PLUS ELEVE)	NON CLASSE	COMME AUX ÉTATS-UNIS
ECOULEMENT DU TRAFIC	TRAFIG D'UTILISATEUR COMMUN EU/NZ	COMME AUX ÉTATS-UNIS
EQUIPEMENT TERMINAL	TERMINAISON CCA	TERMINAISON CCID
EQUIPEMENT COMSEC	KG-84A	KG-84A

PIECE COMPLÉMENTAIRE 2 DE L'APPENDICE 2 DE L'ANNEXE B  
A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE

Responsabilités en matière de ressources pour l'interface

CCA - Honolulu - CCID - Nouvelle Zélande

<u>RESSOURCES</u>	<u>A HONOLULU</u>	<u>A WELLINGTON</u>
1. PREPARER LE SITE	ÉTATS-UNIS	NOUVELLE-ZELANDE
2. FOURNIR ET INSTALLER L'EQUIPEMENT :		
a) TERMINAL	ÉTATS-UNIS	NOUVELLE-ZELANDE
b) DISPOSITIFS D'INTERFACE MODE I	ÉTATS-UNIS	NOUVELLE-ZELANDE
3. FOURNIR ET ENTREtenir LE CIRCUIT D'INTERCONNEXION	ÉTATS-UNIS	NOUVELLE-ZELANDE
4. EXPLOITER ET ENTREtenir L'EQUIPEMENT :		
a) TERMINAL	ÉTATS-UNIS	NOUVELLE-ZELANDE
b) DISPOSITIF D'INTERFACE	ÉTATS-UNIS	NOUVELLE-ZELANDE
c) EQUIPEMENT COMSEC	ÉTATS-UNIS	NOUVELLE-ZELANDE
5. SOUTIEN LOGISTIQUE :		
a) EQUIPEMENT TERMINAL	ÉTATS-UNIS	NOUVELLE-ZELANDE
b) DISPOSITIF D'INTERFACE	ÉTATS-UNIS	NOUVELLE-ZELANDE
c) EQUIPEMENT COMSEC	ÉTATS-UNIS	NOUVELLE-ZELANDE

## ANNEXE C

## A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE

Adresses pour le courrier postal et les messages pour les autorités visées par les arrangements DDEU-FNZD en matière de télécommunications

L'objet de la présente annexe est d'identifier les autorités FNZD et DDEU visées par le présent Accord.

## 1. NOUVELLE-ZÉLANDE

<u>Adresse postale</u>	<u>Adresse pour les messages</u>
a) Director Joint Command, Control, Communications and Information Systems Headquarters NZ Defence Force Private Bag Wellington, NZ	HQNZDF (SIC SAC)

## 2. ETATS-UNIS

<u>Adresse postale</u>	<u>Adresse pour les messages</u>
a) Director Defense Informations Systems Agency ATTN: Code DODS 701 South Court House Road Arlington, VA 22204-2199	DISA WASHINGTON DC //DODS\\
b) Commander Defense Information Systems Agency, Pacific Area Wheeler AFB, HI 96854	DISA PAC WHEELER AFB HI//DPTM\\
c) U.S. Commander-in-Chief, Pacific Camp H.M. Smith, HI 96861	USCINCPAC HONOLULU HI
d) Commanding Officer U.S. Naval Communications Area Master Station-Eastern Pacific Wahiawa, HI96786	NAVCAMS EASTPAC HONOLULU HI
e) Commanding Officer U.S. Naval Communications Station FPO San Francisco, CA 96680	NAVCAMS WESTPAC

## ANNEXE D

A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE

RÉSERVÉ

#### ANNEXE E

#### A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE

#### Plan de rétablissement pour le Système des communications Simpson

##### 1. Situation

Le Système des communications Simpson (l'itinéraire principal) comprend un système par lots de multiplexage temporel (SLMT) à grande vitesse, acheminé par les installations des communications commerciales louées entre Wahiawa (Hawaii) et Canberra (Australie); et entre Canberra (Australie) et Wellington (Nouvelle-Zélande). Ce réseau consiste en divers circuits situés aux États-Unis, en Australie et en Nouvelle-Zélande. Toute défaillance du SLMT exige un rétablissement du circuit.

##### 2. Mission

Le Plan de rétablissement ACID-Pacific (RPLAN) P1000 a pour objet d'identifier et d'assurer les interventions de rétablissement nécessaires en cas de défaillance d'une installation ou d'un moyen de transmission ayant pour effet d'entraver le fonctionnement du Système de communications SIMPSON.

##### 3. Principe

Les mesures de rétablissement pour chacune des installations (affectant le Système de communications SIMPSON) figurent dans le Plan RPLAN P1000 de l'ASID. L'opération de rétablissement fait appel aux moyens tenus en réserve par tous les participants et s'effectue sous la responsabilité du Service de contrôle des télécommunications (SCT) du SLMT à Canberra.

##### 4. Exécution

Le SCT au Centre de défense de Canberra est la seule autorité compétente pour exécuter le RPLAN P1000.

##### 5. Administration

Le RPLAN P1000 s'applique aux activités SCD concernées (DDEU, DDAS et FNZD) liées au Système de communications SIMPSON. Toutes les stations doivent s'assurer que le présent RPLAN P1000 et les directives locales le concernant sont tenus à la disposition de tout le personnel technique de contrôle. Les recommandations relatives aux modifications doivent être soumises au DSCCE et à l'ASID-PAC qui ordonneront les modifications en collaboration avec toutes les Parties concernées.

6. Mise en oeuvre

Le présent Plan entre en vigueur lors de sa signature. Les problèmes rencontrés lors de la mise en oeuvre du présent RPLAN sont communiqués au Officer in Charge  
Defence Communications Automatic Relay Station (DEFCOMMARS)  
Canberra A.C.T. 2600  
Australie

7. Consignation des modifications

- a) Les modifications apportées RPLAN P1000 sont communiquées par message qui porteront des numéros consécutifs les identifiant.
- b) Les informations correspondant à chaque entrée sont consignées selon le format suivant :

NUMERO MODIFICATION	DATE DE MODIFICATION	DATE D'ENREGISTREMENT	CONSIGNÉ PAR	OBSERVATIONS
------------------------	-------------------------	--------------------------	-----------------	--------------

8. La présente annexe de l'Accord de base contient un plan de rétablissement qui n'est applicable qu'aussi longtemps que l'Accord de base reste en vigueur. Des modifications allant de soi peuvent être apportées au RPLAN P1000 par l'ASIO PAC.

APPENDICE 1 DE L'ANNEXE E  
A L'ACCORD FNZD/DOEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE

**1. Rétablissement de circuits isolés**

Les défaillances de voies isolées sur les circuits SLMTFV AN/FCC-100 sont rétablies par des voies de réserve du SLMTFV AN/FCC-100 (V) faisant l'objet d'une configuration appropriée pour le type et la vitesse du circuit ou en occupant par préemption un circuit ayant un rang moins élevé de priorité en matière de rétablissement sur le SLMTFV. C'est le CT qui décide de la voie de réserve à utiliser ou du circuit à occuper par préemption s'il y a lieu.

**2. Défaillance du AN/FCC-100(V) sur l'itinéraire principal**

a) Défaillance à Wahiawa et/ou Canberra sur la ligne Wahiawa-Canberra:

- 1) Connexion avec un multiplexeur AN/FCC-100 (V) de réserve et s'il y a lieu, reconfiguration des portes pour utilisation sur cette ligne.
- 2) S'il n'y a pas de multiplexeur AN/FCC-100 (V) de réserve, avertir le CT qui activera les lignes de renfort conformément au RP P1000.

b) Défaillance à Canberra et/ou à Wellington sur la ligne Canberra-Wellington :

- 1) Connexion avec un multiplexeur AN/FCC-100 (V) de réserve et s'il y a lieu, reconfiguration des portes pour utilisation sur cette ligne.
- 2) S'il n'y a pas de multiplexeur AN/FCC-100 (V) de réserve, avertir le CT qui activera les lignes de soutien conformément au PR P1000.

**3. Défaillance du modem sur l'itinéraire principal**

a) Défaillance du modem à Wahiawa et/ou Canberra sur la ligne Wahiawa-Canberra :

- 1) Détourner sur le modem de réserve
- 2) S'il n'y a pas de modem de réserve, avertir le CT qui activera les lignes de soutien conformément au RP P1000.

b) Défaillance à Canberra et/ou à Wellington sur la ligne Canberra-Wellington :

- 1) Détourner sur le modem de réserve
- 2) S'il n'y a pas de modem de réserve, avertir le CT qui activera les lignes de soutien conformément au RP P1000.

4. Défaillance du satellite loué

Dès confirmation que la ligne louée est hors de service, le CT prendra les mesures suivantes :

- a) Entrer en contact avec le représentant du transporteur commercial et l'informer du problème.
- b) Activer les lignes de soutien HF conformément au RP 1000.

5. Défaillance de la ligne Australie/NZ

Dès confirmation que la ligne louée est hors de service, le CT prendra les mesures suivantes :

- a) Entrer en contact avec le représentant du transporteur commercial et l'informer du problème.
- b) Activer les lignes de soutien HF conformément au RP 1000.

## ANNEXE F

A L'ACCORD FNZD/DDEU RELATIF AUX SERVICES DE COMMUNICATIONS DE DÉFENSE  
Accords de financementSystème SIMPSON

1. Les responsabilités en matière de prise en charge des frais de location des lignes figurent à l'appendice 1 de l'annexe A, à savoir :

- a) Paiement pour la ligne trans-Pacifique à 9600 bauds - DDEU
- b) Paiement de la part FNZD de la ligne trans-Tasmanie 9600 bauds - FNZD
- c) Paiement du circuit local en NZ - FNZD.

Les frais de location des lignes sont répartis conformément à l'attribution de capacités du système, tel que définie au paragraphe 3.

2. Sauf indication contraire dans le présent Accord, une capacité de système de réserve est tenue équitablement à la disposition de l'une ou l'autre Partie contre remboursement au fur et à mesure que le besoin est reconnu, que cette capacité existe au moment de l'entrée en vigueur du présent Accord ou qu'elle soit mise en place par suite d'une expansion ultérieure du système. La capacité de réserve existante est indiquée à l'appendice 1 de l'annexe A. Cet appendice fait l'objet d'une mise à jour régulière de manière à tenir compte des modifications de configuration.

3. La part du coût du Système revenant à chaque Partie sera déterminée par le pourcentage de la capacité utilisée par ladite Partie au niveau AN/FCC-100(V) de multiplexage par rapport à la capacité totale utilisée à ce niveau. La répartition de la capacité du circuit est décrite à l'appendice 1 de l'annexe A.

---

**No. 33227**

---

**NEW ZEALAND  
and  
UNITED STATES OF AMERICA**

**Exchange of letters constituting an agreement to avoid the  
imposition of meat quotas in 1993. Washington, 19 Jan-  
uary and 16 February 1993**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**Échange de lettres constituant un accord afin d'éviter l'impo-  
sition de quota d'importation de viande en 1993. Wash-  
ington, 19 janvier et 16 février 1993**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN NEW ZEALAND AND THE UNITED STATES OF AMERICA TO AVOID THE IMPOSITION OF MEAT QUOTAS IN 1993

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE AFIN D'ÉVITER L'IMPOSITION DE QUOTA D'IMPORTATION DE VIANDE EN 1993

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

<sup>1</sup> Came into force on 16 February 1993, in accordance with the provisions of the said letters.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 16 février 1993, conformément aux dispositions desdites lettres.

No. 33228

---

**NEW ZEALAND  
and  
UNITED STATES OF AMERICA**

**Exchange of letters constituting an agreement for the voluntary restraint of export to the United States for consumption of certain meats. Washington, 23 December 1993**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**Échange de lettres constituant nn accord relatif à la restriction volontaire d'exporter vers les États-Unis certaines viandes pour la consommation. Washington, 23 décembre 1993**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN NEW ZEALAND AND THE UNITED STATES OF AMERICA FOR THE VOLUNTARY RESTRAINT OF EXPORT TO THE UNITED STATES FOR CONSUMPTION OF CERTAIN MEATS

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF À LA RESTRICTION VOLONTAIRE D'EXPORTER VERS LES ÉTATS-UNIS CERTAINES VIANDES POUR LA CONSOMMATION

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

<sup>1</sup> Came into force on 16 February 1993, in accordance with the provisions of the said letters.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 23 décembre 1993, conformément aux dispositions desdites lettres.

No. 33229

---

**NEW ZEALAND  
and  
UNITED STATES OF AMERICA**

**Memorandum of Agreement concerning the Navstar Global Positioning System (with annex). Signed at Washington on 2 September 1994**

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**Mémorandum d'Accord relatif au Système de position globale Navstar (avec annexe). Signé à Washington le 2 septembre 1994**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## MEMORANDUM OF AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE NEW ZEALAND DEFENCE FORCE AND THE DEPARTMENT OF DEFENSE OF THE UNITED STATES OF AMERICA CONCERNING THE NAVSTAR GLOBAL POSITIONING SYSTEM

---

### ARTICLE 1: INTRODUCTION

1.1 The Department of Defense (DoD) of the United States of America (U.S.) is in the process of developing and deploying the Navstar Global Positioning System (GPS). The GPS provides two levels of accuracy through a Precise Positioning Service (PPS) and a Standard Positioning Service (SPS). PPS provides the greatest degree of accuracy. Access to PPS is controlled through the use of cryptography. SPS provides a lesser degree of accuracy and is available to all users. SPS accuracy levels will be set consistent with U.S. national security interests. Therefore, the U.S. DoD and the New Zealand Defence Force (NZDF), hereinafter referred to as the Parties, agree to cooperate to enable the NZDF to become a military user of the U.S. DOD GPS-PPS. The NZDF will be authorized to acquire GPS-PPS Security Module (SM) user equipment, in accordance with Annex A, for various NZDF military uses.

1.2 All activities of each Party under this Memorandum of Agreement (MOA) shall be carried out in accordance with its national laws and obligations of each Party are subject to the availability of appropriated funds for this purpose.

### ARTICLE 2: SCOPE

Subject to the terms and conditions set forth herein, the NZDF may acquire GPS-PPS SM user equipment and become a military user of the U.S. DoD GPS-PPS. This MOA covers terms and conditions, security, visits, and the provisions pursuant to which the NZDF may acquire the GPS-PPS SM user equipment. It also covers the operational trials phase, and the follow-on acquisition and integration phase of the program. No production of GPS-PPS user equipment is authorized under this MOA. NZDF request for production shall be considered by the U.S. DoD and, if approved, shall be the subject of an amendment to this MOA or a separate agreement.

### ARTICLE 3: TERMS AND CONDITIONS

3.1 The product or service envisioned by the term GPS-PPS includes cryptography to secure the precise positioning data. The NZDF is not permitted access to U.S. cryptography except as contained in a security module built by a U.S.-approved manufacturer and purchased under the U.S. Foreign Military Sales (FMS) program. This device is referred to as the security

---

<sup>1</sup> Came into force on 2 September 1994 by signature, in accordance with article 6.

module or the Precise Positioning Service Security Module (PPS SM). Keying material shall be obtained in accordance with the arrangements referred to in paragraph 4.2.

3.2 In order to support NZDF test and evaluation of the GPS-PPS and enable the NZDF to become a military user of the GPS-PPS, the U.S. DoD shall sell under FMS procedures releasable GPS-PPS program information, technical data (excluding cryptographic design information, and cryptographic software and hardware technology), planning data, test results and reports for information, evaluation, operations, and maintenance. No transfer of design, development, manufacturing or production technical data is authorized under this MOA. In accordance with Article 2, the U.S. DoD shall recommend the sale and export to the NZDF (subject to review and approval in accordance with the US Arms Export Control Act) of U.S. developed GPS-PPS SM user equipment (including the SM, related keying material, the Auxiliary Output Chip (AOC), the Controlled Reception Pattern Antenna, the Fixed Reception Pattern Antenna, and the Control and Display Unit). The AOC and PPS SM shall be purchased through FMS procedures. NZDF test results shall be used by the NZDF to help formulate planning for acquisition and integration of GPS-PPS SM user equipment into NZDF military vehicles and equipment. In case of any inconsistency between this MOA and an FMS Letter of Offer and Acceptance (LOA), the terms of the LOA shall prevail.

3.3 The NZDF shall provide to the U.S. DoD access to GPS Program information, technical data, planning data, test results and reports, GPS applications, integration designs, differential applications, and any system improvements.

3.4 The NZDF shall furnish or cause to be furnished the following technical data to the U.S. DoD at no cost to the U.S. DoD other than the cost of reproduction, preparation, and handling:

a. All technical data pertaining to changes, modifications, and improvements in the design of the GPS user equipment made in the course of development, evaluation, operation, and maintenance of the system.

b. All technical data pertaining to manufacturing processes employed in the production of the item if production is authorized by U.S. DoD.

c. Technical data pertaining to changes proposed in the design of the system but not adopted.

d. Notwithstanding a., b., and c. above, if the NZDF incorporates an existing commercial item without modification of either the item or the system and if (i) the item is not based in whole or in part on U.S. technical data or on U.S. design; and (ii) the item is not in whole or in part funded or financed by New Zealand directly or indirectly; and (iii) there is no development contract or subcontract between New Zealand and the

supplier, then the NZDF shall only be required, to the extent that it has the right to do so without incurring liability to others, to provide to the U.S. DoD sufficient information for the U.S. DoD to evaluate the item, to procure it, to incorporate it into the system, and to operate, maintain, repair, overhaul, and modify it.

3.5 The NZDF shall grant or cause to be granted to the U.S. DoD a non-exclusive, irrevocable, royalty-free license to use and have used for U.S. defense purposes, including security assistance, the technical data defined in paragraphs 3.4 b. and c. above and any inventions (whether or not patentable) made in the course of activities covered by this MOA. Additionally, the NZDF shall use its best efforts to obtain licenses on fair and reasonable terms to authorize the U.S. DoD to use and have used the technical data defined in paragraph 3.4 d. above, and potential inventions depicted in such technical data, for U.S. defense purposes, including security assistance.

3.6 The NZDF shall include suitable provisions in all pertinent program contracts, including a requirement to include those same provisions in all subcontracts, to meet the requirements of this Article and Article 4.

3.7 This agreement does not include provision for the transfer of GPS-PPS cryptographic hardware or software technology and design or manufacturing information. The U.S.-designed SM as well as the AOC must be acquired only from approved U.S. companies through FMS channels.

3.8 If the NZDF decides to acquire and integrate GPS-PPS SM user equipment into NZDF military vehicles and equipment, this acquisition shall be accomplished in accordance with Annex A which is an integral part of this MOA. The NZDF has the responsibility to provide accountability by quantity for AOCs and security modules purchased via FMS. If the NZDF decides to abandon the GPS-PPS project, this MOA shall terminate and the SMs and AOCs shall be returned to the U.S. DoD. SMs and AOCs purchased by NZDF are exclusively for use on the GPS-PPS program.

3.9 The NZDF shall not transfer title to, or possession of, any GPS-PPS SM user equipment, related technical data or computer software, or components thereof, furnished in connection with this project, to anyone not an officer or employee of the NZDF and not to use or permit the use of any such GPS-PPS SM user equipment, related technical data or computer software, or components thereof for purposes other than those specified in the U.S. - New Zealand Mutual Defense Assistance Agreement of June 19, 1952, without the prior written consent of the U.S. DoD. The NZDF shall not use or permit the use of any such GPS-PPS SM user equipment, related technical data or computer software, or components thereof, in any complete rocket system (including ballistic missiles, space launch vehicles and sounding rockets) and unmanned air vehicle system (including cruise missile systems, target drones and

reconnaissance drones) capable of delivering a 500 kg payload to a range of 300 km, without the prior written consent of the U.S. DoD. The NZDF shall not use or permit the use of the GPS-PPS SM user equipment and technical data for manufacture of GPS-PPS SM user equipment without the prior written consent of the U.S. DoD.

3.10 The NZDF shall provide for protection of the AOCs and SMs from theft or tampering.

3.11 The NZDF shall bear the costs of its own activities and participation in the GPS-PPS program.

3.12 The U.S. DoD shall provide, to the extent technically feasible and consistent with U.S. national security interests, continuous GPS signal availability at all times, including in times of crisis and war, from the full operational constellation.

3.13 The U.S. will not be held liable for any loss, damage or injury of any kind, including economic loss or other consequential damages, which the NZDF may incur incident to its use of GPS.

#### ARTICLE 4: SECURITY

4.1 Classified information and materials exchanged between the Parties or generated by the Parties in furtherance of this MOA shall be safeguarded by each Party in accordance with the U.S./New Zealand General Security of Information Agreement, of November 17, 1961, as amended March 5, 1982.

4.2 The Communication Security (COMSEC) authorities of the U.S. and New Zealand shall arrange all aspects of COMSEC support, including, but not limited to, keying material, to be undertaken in furtherance of the GPS-PPS program.

4.3 Classified information and material shall be transferred only through official government-to-government channels or through channels approved by the Designated Security Authorities (DSAs) of the Parties. Such information and material shall bear the level of classification, denote the country of origin, the conditions of release, and the fact that the information relates to this MOA. The DSA for the U.S. is the Deputy Under Secretary of Defense for Security Policy. The DSA for NZDF is the Assistant Chief (Operations).

4.4 Each Party shall take all lawful steps available to it to ensure that information provided or generated pursuant to this MOA is protected from further disclosure except as provided by paragraph 4.9, unless the other Party consents to such disclosure. Accordingly, each Party shall ensure that:

a. The recipient shall not release the classified information to any government, national, organization, or other entity of a Third Party without the prior written consent of the originating Party.

b. The recipient shall not use the classified information for other than the purposes provided for in this MOA.

4.5 The Parties shall investigate all cases in which it is known or where there are grounds for suspecting that classified information or material provided or generated pursuant to this MOA has been lost or disclosed to unauthorized persons. Each Party also shall promptly and fully inform the other Party of the details of any such occurrences, and of the final results of the investigation and of the corrective action taken to preclude recurrences.

4.6 The DSA of a Party that awards a classified Contract under this agreement shall assume responsibility for administering, within its territory, security measures for the protection of the classified information or material, in accordance with its laws and regulations. Prior to the release to any contractors, prospective contractors, or subcontractors of any classified information provided or generated under this MOA, the recipient Party shall:

a. Ensure that such contractors, prospective contractors, or subcontractors and their facilities have the capability to protect the information adequately.

b. Grant a security clearance to the facilities, if appropriate.

c. Grant a security clearance for all personnel whose duties require access to the information, if appropriate.

d. Ensure that all persons having access to the information are informed of their responsibilities to protect the information in accordance with national security laws and regulations, and the provisions of this MOA.

e. Carry out periodic security inspections of cleared facilities to ensure that the information is properly protected.

f. Ensure that access to the information is limited to those persons who have a need-to-know for purposes of the Project.

4.7 Contractors, prospective contractors, or subcontractors which are determined by DSAs to be under financial, administrative, policy, or management control of nationals or entities of a Third Party may participate in a contract or subcontract requiring access to classified information provided or generated pursuant to this MOA only when enforceable measures are in effect to ensure that nationals or entities of a Third Party shall not have access to classified information. If enforceable measures are not in effect to preclude access by nationals or other entities of a Third Party, the other Party shall be consulted for approval prior to permitting such access.

4.8 For any facility wherein classified information or material is to be used, the responsible Party or contractor shall approve the appointment of a person or persons to exercise effectively the responsibilities for safeguarding at such facility the information or material pertaining to this MOA. These officials shall be responsible for limiting access to classified information or material involved in this MOA to those persons who have been properly approved for access and have a need-to-know.

4.9 Each Party shall ensure that access to classified information is limited to those persons who possess the requisite security clearance and have a specific need for access to the classified information in order to participate in the Project.

4.10 Information or material provided or generated pursuant to this MOA may be classified as high as SECRET. The existence of this MOA is UNCLASSIFIED and its contents are UNCLASSIFIED.

#### ARTICLE 5: VISITS TO ESTABLISHMENTS

5.1 Each Party shall permit visits to its Government establishments agencies and laboratories, and contractor industrial facilities by employees of the other Party or by employees of the other Party's contractor(s), providing the visit is authorized by both Parties and the employees have appropriate security clearances and need-to-know.

5.2 All visiting personnel shall be required to comply with security regulations of the host Party. Any information disclosed or made available to visitors shall be treated as if supplied to the Party sponsoring the visiting personnel, and shall be subject to the provisions of this MOA.

5.3 Requests for visits by personnel of one Party to a facility of the other Party shall be coordinated through official channels, and shall conform with the established visit procedures of the host country. Requests for visits shall bear the name of the Project.

5.4 The U.S. National Security Agency (NSA) and NZDF must approve in advance any visit to facilities actually producing components related to the cryptography used to secure precise positioning data.

#### ARTICLE 6: ENTRY INTO FORCE, DURATION AND AMENDMENT

This MOA shall enter into force upon signature by the U.S. DoD and the NZDF and shall remain in force until December 31, 2010, provided that New Zealand continues to participate in the ANZAC Frigate Program and/or operate ANZAC Frigates. GPS-PPS use by the NZDF is not, however, limited solely to the ANZAC Frigate. This MOA shall terminate automatically if the NZDF

withdraws from the ANZAC Frigate Program. Any notice to terminate or amend this MOA will be subject to immediate consultation between the Parties. In case of termination of the MOA, LOAs will be amended or terminated in accordance with the terms of such LOAs. The respective rights and responsibilities of the Parties regarding security, liability, use and disclosure of information and third party sales and transfers shall continue notwithstanding termination or expiration of this MOA.

IN WITNESS WHEREOP, the undersigned, being duly authorized, have signed this agreement.

DONE, in duplicate, in the English language.

For the New Zealand  
Defence Force:



*Signature*

Captain PETER M. MC HAFFIE  
*Name*

Director, Joint Command,  
Control, Communications  
and Information Systems  
*Title*

September 2, 1994  
Washington, D.C.  
*Date and place*

For the Department  
of Defense of the United States  
of America:



*Signature*

EMMETT PAIGE, Jr.  
*Name*

Assistant Secretary of Defense  
(Command, Control,  
Communications and Intelligence)  
*Title*

September 2, 1994  
Washington, D.C.  
*Date and place*

## ANNEX A

## CONFIGURATION OF GPS-PPS SM USER EQUIPMENT

1. Major items of the GPS-PPS SM user equipment are listed below.
2. Options for acquisition of components or subcomponents, by New Zealand, are authorized as provided below. Licensed procurement will take place in accordance with the terms and conditions of USG approved export licenses for commercial sales and FMS procurement will be in accordance with terms and conditions specified in the Letters of Offer and Acceptance.

	<u>FMS</u>	<u>Commercial*</u>
a. Fixed Reception Pattern Antenna/Antenna Electronics	X	X
b. Controlled Reception Pattern Antenna/Antenna Electronics	X	X
c. Receiver		
1) Basic PPS-capable receiver (w/o SM or AOC)	X	X
2) Basic receiver with SM	X	
3) Basic receiver with SM and AOC	X	
4) SM alone	X	
5) AOC alone	X	
d. Control & Display Unit	X	X

\*as available

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**MÉMORANDUM D'ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LA FORCE NÉO-ZÉLAN-DAISE DE DÉFENSE ET LE DÉPARTEMENT DE LA DÉFENSE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF AU SYSTÈME DE POSITION GLOBALE NAVSTAR***Article premier***INTRODUCTION**

1.1. Le Département de la défense des Etats-Unis d'Amérique (le « Département ») s'emploie actuellement à mettre au point et déployer le Système de position globale Navstar (GPS). Ce dernier comporte deux niveaux de précision précise (Precise Positioning Service ou PPS) et le Service de position courant (Standard Positioning Service ou SPS). C'est le PPS qui assure le plus grand degré de précision. L'accès au PPS est contrôlé en recourant à la cryptographie. Le SPS offre un degré de précision moindre et est à la disposition de tous les utilisateurs. Les degrés de précisions du SPS seront fixés conformément aux intérêts nationaux des Etats-Unis en matière de sécurité. Le Département et la Force, ci-après dénommés les Parties, sont convenus de coopérer en vue de permettre à la Force de devenir un utilisateur militaire du service PPS du système GPS du Département. La Force sera autorisée à acquérir le matériel d'utilisation du module de sécurité GPS-PPS, ainsi qu'en dispose l'annexe A, dont elle se servira pour différentes utilisations militaires.

1.2. Toutes les activités entreprises par chaque Partie en vertu du présent Mémorandum d'accord seront exécutées conformément à sa législation nationale et le respect des obligations incombant à chaque Partie sera subordonné à la disponibilité de fonds suffisants à cette fin.

*Article 2***CHAMP D'APPLICATION**

Sous réserve des termes et conditions stipulés dans le présent Mémorandum d'accord, la Force peut acquérir le matériel d'utilisation du module de sécurité GPS-PPS et devenir un utilisateur militaire du GPS-PPS du Département. Le présent Mémorandum d'accord porte sur les termes et conditions, la sécurité, les visites et les dispositions conformément auxquelles la Force peut acquérir le matériel d'utilisation du module de sécurité GPS-PPS. Il couvre également la phase des essais opérationnels et la phase subséquente d'acquisition et d'intégration du programme. Aucune production de matériel d'utilisation du GPS-PPS n'est autorisée en vertu du présent Mémorandum d'accord. Toute demande de production formulée par la Force sera examinée par le Département et, si elle est approuvée, fera l'objet d'une modification du présent Mémorandum d'accord ou d'un accord distinct.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 2 septembre 1994 par la signature, conformément à l'article 6.

*Article 3***TERMES ET CONDITIONS**

3.1. Le produit ou le service auquel se réfère le terme GPS-PPS inclut le recours à la cryptographie afin d'assurer la sécurité des données précises de localisation. La Force n'est pas autorisée à avoir accès à la cryptographie des Etats-Unis, sauf telle qu'elle est incorporée dans un module de sécurité construit par un fabricant approuvé par les Etats-Unis et acheté dans le cadre du Programme de ventes de nature militaire à l'étranger des Etats-Unis. Ce dispositif est désigné par le terme module de sécurité ou module de sécurité du PPS. L'élément de mise à la clef sera obtenu conformément aux arrangements visés au paragraphe 42.

3.2. Pour appuyer l'essai et l'évaluation par la Force du programme GPS-PPS et permettre à la Force de devenir un utilisateur militaire de ce programme, le Département vendra, en application des procédures régissant les ventes de nature militaire à l'étranger, des informations sur le programme GPS-PPS susceptibles d'être divulguées, des données techniques (à l'exclusion des informations relatives au procédé cryptographique et à la technologie concernant le logiciel et le matériel cryptographiques), des données relatives à la planification, ainsi que les résultats des essais et les rapports connexes aux fins d'information, d'évaluation, de fonctionnement et d'entretien. Aucun transfert de données techniques relatives à la conception, à la mise au point, à la fabrication ou à la production n'est autorisé en vertu du présent Mémorandum d'accord. Conformément à l'article 2, le Département recommandera la vente et l'exportation à la Force (sous réserve d'examen et d'approbation conformément à la Loi sur le contrôle des exportations d'armes des Etats-Unis) de matériel d'utilisation du module de sécurité GPS-PPS mis au point par les Etats-Unis (y compris le module de sécurité), l'élément de mise à la clef connexe, la puce électronique de sortie auxiliaire, l'antenne à diagramme de réception, l'antenne de réception fixe et l'unité de contrôle et de visualisation). La puce électronique de sortie auxiliaire et le module de sécurité du PPS seront achetés en application des procédures relatives aux ventes de matériel militaire à l'étranger. Les résultats des essais de la Force seront utilisés par elle pour contribuer à la formulation de projets visant l'acquisition de matériel d'utilisation du module de sécurité GPS-PPS et son intégration dans les véhicules et équipement militaires de la Force. En cas de divergence entre le présent Mémorandum d'accord et une Lettre d'offre et d'acceptation concernant les ventes de nature militaire à l'étranger, les termes de la Lettre prévaudront.

3.3. La Force mettra à la disposition du Département, en ce qui concerne le Programme GPS, les informations, données techniques, données de planification, résultats des essais et rapports connexes, applications du GPS, modèles d'intégration, applications différentes et toutes améliorations apportées au système.

3.4. La Force fournira ou fera fournir au Département gratuitement ou sans autres frais que les frais de reproduction, d'établissement et de traitement, les données techniques suivantes :

a) Toutes les données techniques relatives aux changements, modifications et améliorations apportées à la conception du matériel d'utilisation du GPS lors de la mise au point, de l'évaluation, de l'exploitation et de l'entretien du système.

b) Toutes les données techniques relatives aux procédés de fabrication utilisés pour la production de l'article si ladite production est autorisée par le Département.

c) Les données techniques relatives aux changements à apporter à la conception du système proposés mais non adoptés.

d) Sans préjudice des alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus, si la Force incorpore un article commercial existant sans modification de cet article ou du système et i) si l'article ne découle pas en tout ou en partie de données techniques ou d'une conception des Etats-Unis; ii) si l'article n'est pas financée en tout ou en partie, directement ou indirectement par la Nouvelle-Zélande; et iii) s'il n'existe aucun contrat ou contrat de sous-traitance concernant sa mise au point entre la Nouvelle-Zélande et le fournisseur, la Force devra seulement, dans la mesure où elle a le droit de ce faire sans encourir de responsabilité vis-à-vis de tiers, fournir au Département des informations suffisantes pour que celui-ci puisse évaluer l'article, l'acheter, l'incorporer au système et l'exploiter, l'entretenir, le remanier et le modifier.

3.5. La Force octroiera ou fera octroyer au Département une licence non exclusive, irrévocable, non assortie de redevances, l'autorisant à utiliser et avoir utilisé aux fins de la défense des Etats-Unis, y compris l'assistance en matière de sécurité, les données techniques visées aux alinéas *b* et *c* du paragraphe 3.4 ci-dessus et toutes inventions (susceptibles ou non d'être couvertes par un brevet) faites au cours des activités relevant du présent Mémorandum d'accord. En outre, la Force fera de son mieux pour obtenir, à des conditions équitables et raisonnables, des licences autorisant le Département à utiliser et avoir utilisé les données techniques visées à l'alinéa *d* du paragraphe 3.4 ci-dessus et les inventions éventuelles décrites dans lesdites données techniques, aux fins de la défense des Etats-Unis, y compris l'assistance en matière de sécurité.

3.6. La Force inclura dans tous les contrats pertinents relatifs au programme des dispositions appropriées, y compris l'obligation d'inclure ces mêmes dispositions dans toutes les contrats de sous-traitance, afin de satisfaire aux exigences du présent article et de l'article 4.

3.7. Le présent accord n'inclut pas de dispositions prévoyant le transfert, eu égard au GPS-PPS, de technologie ou de plans concernant la cryptographie (matériel ou logiciel) ni d'informations sur la conception et la fabrication. Le module de sécurité conçu par les Etats-Unis ainsi que la puce électronique de sorte auxiliaire ne peuvent être acquis qu'auprès de sociétés approuvées par les Etats-Unis et par la voie de ventes de caractère militaire à l'étranger.

3.8. Si la Force décide d'acquérir du matériel d'utilisation du module de sécurité GPS-PPS et de l'intégrer dans ses véhicules et matériel militaires, cette acquisition aura lieu conformément aux dispositions de l'annexe A, qui fait partie intégrante du présent Mémorandum d'accord. Il incombe à la Force de rendre compte, par quantité, des puces électroniques de sortie auxiliaires et des modules de sécurité achetés par la voie des ventes de nature militaire à l'étranger. Si la Force décide d'abandonner le projet GPS-PPS, le présent Mémorandum d'accord prendra fin et les modules de sécurité et microplaquettes de sortie auxiliaires seront restituées au Département. Les modules de sécurité et les puces électroniques de sortie auxiliaires achetés par la Force sont destinés à être exclusivement utilisés dans le cadre du programme GPS-PPS.

3.9. La Force ne transférera la propriété ni la possession d'aucun matériel d'utilisation du module de sécurité GPS-PPS, de données techniques ou de logiciels connexes, ou d'éléments de ceux-ci, fournis au titre du présent projet, à quiconque qui ne soit un responsable ou un employé de la Force et n'utilisera ou n'autorisera

l'usage dudit matériel, des données techniques ou des logiciels connexes, ou d'éléments de ceux-ci, à des fins autres que celles qui sont stipulées dans l'Accord entre les Etats-Unis et la Nouvelle-Zélande relatif à l'assistance pour la défense mutuelle du 19 juin 1952, sans le consentement écrit préalable du Département. La Force n'utilisera ni n'autorisera l'usage de matériel d'utilisation du module de sécurité GPS-PPS, des données techniques ou des logiciels connexes, ou d'éléments de ceux-ci, dans aucun système complet de fusées (y compris les missiles balistiques, les lanceurs spatiaux et les fusées-sondes) et systèmes d'engins spatiaux non habités (y compris les systèmes de missiles de croisière, les avions sans pilote cible ou de reconnaissance) capables de transporter une charge utile de 500 kg à une distance de 300 km, sans le consentement préalable écrit du Département. La Force n'utilisera ni ne permettra l'usage du matériel d'utilisation du module de sécurité GPS-PPS ni des données techniques pour la fabrication dudit matériel sans le consentement préalable écrit du Département.

3.10. Il incombera à la Force de protéger les puces électroniques de sortie auxiliaires et les modules de sécurité de tout vol ou altération.

3.11. La Force prendra à sa charge le coût de ses propres activités et de sa participation au programme GPS-PPS.

3.12. Le Département assurera, dans la mesure où cela est techniquement possible et conforme aux intérêts nationaux des Etats-Unis en matière de sécurité, la disponibilité en tout temps de signaux ininterrompus de GPS, y compris en temps de crise et de guerre, dans toute leur gamme opérationnelle.

3.13. Les Etats-Unis ne seront tenus responsables d'aucune perte, dommage ou préjudice d'aucune nature, y compris les pertes économiques et autres dommages indirects que pourrait subir la Force en raison de son utilisation du GPS.

#### *Article 4. SÉCURITÉ*

4.1. La sécurité des informations et documents protégés échangés entre les Parties ou émis par elles en vertu du présent Mémorandum d'accord sera assurée par chaque Partie conformément à l'Accord entre les Etats-Unis et la Nouvelle-Zélande relatif à la sécurité générale de l'information du 17 novembre 1961, tel qu'il a été modifié le 5 mars 1982.

4.2. Les services des Etats-Unis et de la Nouvelle-Zélande responsables de la sécurité des communications se chargeront de tous les aspects de l'appui à cette sécurité à assurer dans le cadre du programme GPS-PPS, notamment mais non exclusivement en ce qui concerne l'élément de mise à la clef.

4.3. Les informations et documents protégés ne seront transmis que par les voies officielles entre les gouvernements ou par des voies approuvées par les autorités sécuritaires désignées des Parties. Ces informations et documents indiqueront leur degré de confidentialité, leur pays d'origine, les conditions de leur divulgation et le fait que les informations ont trait au présent Mémorandum d'accord. Pour les Etats-Unis, l'Autorité sécuritaire désignée est le Deputy Under-Secretary of Defense for Security Policy (Sous-Secrétaire adjoint à la défense pour la politique sécuritaire), et pour la Force, l'Assistant Chief (Operations) [Chef-adjoint (Opérations)].

4.4. Chaque Partie prendra toutes les mesures légales dont elle dispose pour assurer que les informations communiquées ou émises conformément au présent

Mémorandum d'accord ne soient pas divulguées plus avant si ce n'est dans les conditions prévues au paragraphe 49, sauf si l'autre Partie y consent. A cet effet, chaque Partie assurera que :

*a)* Le destinataire ne communique les informations protégées à aucun gouvernement, ressortissant, organisation ou autre entité d'une tierce Partie sans l'autorisation préalable écrite de la Partie de laquelle ces informations émanent.

*b)* Le destinataire n'utilise pas les informations protégées à des fins autres que celles qui sont prévues dans le présent Mémorandum d'accord.

4.5. Les Parties enquêteront sur tous les cas dans lesquels il est établi ou il existe des motifs de soupçonner que des informations ou documents protégés communiqués ou émis en vertu du présent Mémorandum d'accord ont été perdus ou divulgués à des personnes non autorisées. Chaque Partie devra sans délai tenir pleinement au courant l'autre Partie des conditions précises de tout incident de cet ordre et des résultats définitifs de l'enquête ainsi que des mesures correctives prises pour éviter que de tels faits ne se reproduisent.

4.6. L'Autorité sécuritaire désignée d'une des Parties qui octroie un contrat de caractère confidentiel en vertu du présent Accord assumera la responsabilité d'appliquer, sur son territoire, conformément à ses lois et règlements, des mesures de sécurité pour la protection des informations ou documents protégés. Avant de divulguer à tous entrepreneurs, entrepreneurs éventuels ou sous-traitants, des informations protégées communiquées ou émises en vertu du présent Mémorandum d'accord, la Partie qui reçoit lesdites informations devra :

*a)* Assurer que lesdits entrepreneurs, entrepreneurs éventuels ou sous-traitants et leurs installations sont capables de protéger comme il convient les informations.

*b)* Soumettre, le cas échéant, les installations à un contrôle de sécurité.

*c)* Soumettre, le cas échéant, à un contrôle de sécurité tout le personnel dont les tâches exigent un accès aux informations.

*d)* Assurer qu'il soit signifié à toutes les personnes ayant accès aux informations qu'elles ont la responsabilité de protéger ces informations conformément aux lois et règlements touchant la sécurité nationale et aux dispositions du présent Mémorandum d'accord.

*e)* Effectuer périodiquement des inspections concernant la sécurité des installations contrôlées pour assurer que les informations sont protégées comme il convient.

*f)* Assurer que l'accès aux informations est limité aux personnes qui ont besoin d'en prendre connaissance aux fins du projet.

4.7. Les entrepreneurs, entrepreneurs éventuels ou sous-traitants, dont les Autorités sécuritaires désignées ont déterminé qu'ils sont contrôlés sur les plans financier, administratif, de la décision ou de la gestion par des ressortissants ou entités d'une tierce Partie ne peuvent participer à un contrat ou contrat de sous-traitance exigeant un accès à des informations protégées communiquées ou émises en vertu du présent Mémorandum d'accord que lorsque des mesures applicables sont en vigueur pour assurer que des ressortissants ou entités d'une tierce Partie n'auront pas accès à des informations protégées. Si des mesures applicables ne sont pas en vigueur pour prévenir l'accès à des ressortissants ou autres entités d'une tierce

Partie à de telles informations, l'autre Partie sera consultée, pour approbation, avant d'autoriser cet accès.

4.8. Pour toute installation où des informations ou documents protégés doivent être utilisés, la Partie ou l'entrepreneur responsable approuvera la désignation d'une personne ou de personnes chargées d'exercer effectivement les responsabilités de la protection, dans ces installations, des informations ou documents relevant du présent Mémorandum d'accord. Ces responsables seront chargés de limiter l'accès aux informations ou documents visés dans le présent Mémorandum d'accord aux personnes qui ont besoin d'en prendre connaissance et ont reçu l'approbation voulue pour cet accès.

4.9. Chaque Partie assurera que l'accès aux informations protégées soit limité aux personnes qui ont été soumises au contrôle de sécurité nécessaire et ont un besoin précis d'avoir accès aux informations protégées pour participer au Projet.

4.10. Les informations ou documents communiqués ou produits conformément au présent Mémorandum d'accord peuvent être classés dans une catégorie aussi restrictive que secret. L'existence du présent Mémorandum d'accord n'est pas protégée, pas plus que ses dispositions.

### *Article 5*

#### VISITES AUX ÉTABLISSEMENTS

5.1. Chaque Partie autorisera des visites dans ses établissements, institutions ou laboratoires publics, ainsi que dans les installations industrielles de tout entrepreneur, par des employés de l'autre Partie ou d'entrepreneurs de l'autre Partie, sous réserve que la visite soit autorisée par les deux Parties et que les employés aient été soumis aux contrôles de sécurité voulus et aient besoin d'être informés.

5.2. Tout le personnel participant aux visites devra appliquer les règlements de la Partie hôte en matière de sécurité. Toute information divulguée ou mise à la disposition des visiteurs sera traitée comme si elle était communiquée à la Partie organisant les visites du personnel et sera soumise aux dispositions du présent Mémorandum d'accord.

5.3. Les demandes de visites par le personnel d'une des Parties dans une installation de l'autre Partie sera coordonnée par les voies officielles et se conformera aux procédures en matière de visites instituées par l'autre Partie. Les demandes de visites stipuleront le titre du projet.

5.4. La National Security Agency (NSA) des Etats-Unis et la Force doivent approuver au préalable toute visite aux installations produisant effectivement les éléments relatifs à la cryptographie utilisée pour assurer la sécurité des données précises de localisation.

### *Article 6*

#### ENTRÉE EN VIGUEUR, DURÉE ET MODIFICATION

Le présent Mémorandum d'accord entrera en vigueur à la date de sa signature par le Département et la Force et demeurera en vigueur jusqu'au 31 décembre 2010, sous réserve que la Nouvelle-Zélande continue de participer au Programme des frégates ANZAC (ANZAC Frigate Program) et/ou utiliser des frégates ANZAC.

L'utilisation du GPS-PPS par la Force n'est toutefois pas exclusivement limitée aux frégates ANZAC. Le présent Mémorandum d'accord prendra fin automatiquement si la Force se retire du Programme des frégates ANZAC. Toute notification visant à dénoncer ou modifier le présent Mémorandum d'accord fera immédiatement l'objet de consultations entre les Parties. En cas de dénonciation du présent Mémorandum d'accord, les Lettres d'offre et d'acceptation seront modifiées ou dénoncées conformément à leurs dispositions. Les droits et responsabilités respectifs des Parties en matière de sécurité, de responsabilité, d'utilisation et de divulgation des informations et de ventes et transferts à des tiers persisteront en dépit de la dénonciation ou de l'expiration du présent Mémorandum d'accord.

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

FAIT, en deux exemplaires, en langue anglaise.

Pour la New Zealand  
Defense Force:

Le Directeur du Joint Command,  
Control, Communications  
and Information Systems,

Capitaine PETER M. MC HAFFIE

Le 2 septembre 1994

Washington, D.C.

Pour le Department  
of Defense of the United States  
of America:

Le Secrétaire adjoint à la défense  
(Command, Control, Communications  
and Intelligence),

EMMETT PAIGE, Jr.

Le 2 septembre 1994

Washington, D.C.

## ANNEXE A

CONFIGURATION DU MATÉRIEL D'UTILISATION DU MODULE  
DE SÉCURITÉ GPS-PPS

1. Les principaux éléments du matériel d'utilisation du module de sécurité GPS-PPS sont indiqués ci-après.

2. L'octroi d'options pour l'acquisition d'éléments ou sous-éléments par la Nouvelle-Zélande est autorisé comme indiqué ci-après. Les achats sous licence auront lieu conformément aux termes et conditions des licences d'exportation approuvées par le Gouvernement des Etats-Unis pour les ventes commerciales et les achats relevant des ventes de caractère militaire à l'étranger conformément aux termes et conditions stipulés dans les lettres d'offre et d'acceptation.

	<i>Ventes de nature militaire à l'étranger</i>	<i>Ventes commerciales*</i>
a. Antenne de réception fixe/équipement électronique d'antenne	X	X
b. Antenne à diagramme de réception/ équipement électronique d'antenne	X	X
c. Récepteur		
1) Récepteur de base à capacité PPS sans module de sécurité ou puce électronique de sortie auxiliaire)	X	X
2) Receveur de base avec module de sécurité	X	
3) Receveur de base avec module de sécurité et puce électronique de sortie auxiliaire		X
4) Module de sécurité seul	X	
5) Puce électronique de sortie auxiliaire seule	X	
d. Unité de contrôle et de visualisation	X	X

---

\* Selon disponibilité.



## **ANNEX A**

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

---

## **ANNEXE A**

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

**ANNEX A — ANNEXE A**

No. 10621. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND FOR THE FINANCING OF CERTAIN EDUCATIONAL AND CULTURAL EXCHANGE PROGRAMS. SIGNED AT WELLINGTON ON 3 FEBRUARY 1970<sup>1</sup>

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. WELLINGTON, 21 JUNE 1995

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

I

MINISTER OF FOREIGN AFFAIRS AND TRADE

21 June 1995

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the United States of America for the Financing of Certain Educational and Cultural Exchange Programmes, which was signed at Wellington on 3 February 1970, and to propose that the Agreement be amended as follows:

The first sentence of Article 5 shall be amended by substituting the following:

“The management and direction of the affairs of the Foundation shall be vested in a Board (hereinafter designated “the Board”) consisting of twelve members, six of whom shall be citizens of the United States of America, appointed by the principal officer in charge of the Diplomatic Mission of the United States of America (hereinafter designated “Chief of Mission”), and

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 740, p. 217.

<sup>2</sup> Came into force on 21 June 1995, in accordance with the provisions of the said letters.

six of whom shall be citizens of New Zealand, appointed by the Minister of Foreign Affairs and Trade."

- Wherever they appear in the Agreement, the words "the Minister of External Affairs" shall be substituted with the words "the Minister of Foreign Affairs and Trade".

If the above proposals are acceptable to the Government of the United States of America, I have the further honour to propose that this letter and your reply to that effect shall constitute an Agreement between our two Governments, which shall come into force on the date of your reply.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Rt. Hon. DON MCKINNON".

Rt. Hon. DON MCKINNON  
Minister of Foreign Affairs and Trade

His Excellency Mr. Josiah Berman  
Ambassador of the United States  
of America to New Zealand  
Wellington

## II

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Wellington  
June 21, 1995

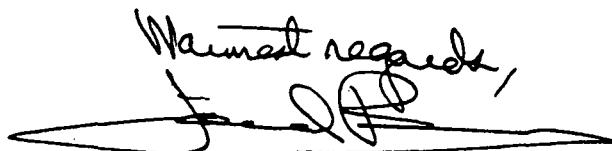
Mr. Minister,

I have the honor to refer to your letter of June 21, 1995, which reads as follows:

[See letter I]

I have the honor to confirm that the above proposal is acceptable to the Government of the United States of America and that your letter together with this reply shall constitute an agreement between our two Governments, which shall enter into force on today's date.

Accept, Mr. Minister, the assurances of my highest consideration.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Warmest regards," followed by a stylized surname.

JOSIAH HORTON BEEMAN  
Ambassador of the United States  
of America to New Zealand

The Rt. Hon. Don McKinnon  
Minister of Foreign Affairs and Trade  
Wellington

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 10621. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE RELATIF AU FINANCEMENT DE CERTAINS PROGRAMMES D'ÉCHANGES ÉDUCATIFS ET CULTURELS. SIGNÉ À WELLINGTON LE 3 FÉVRIER 1970<sup>1</sup>

ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.  
WELLINGTON, 21 JUIN 1995

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## I

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU COMMERCE

Wellington, le 21 juin 1995

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique relatif au financement de certains programmes d'échanges éducatifs et culturels qui a été signé à Wellington le 3 février 1973, et de proposer que l'Accord soit modifié de la façon suivante :

La première phrase de l'article 5 serait modifiée en la remplaçant par le texte suivant :

« La direction et l'administration de la Fondation seront confiées à un conseil (ci-après dénommé « le Conseil »), composé de 12 membres, dont six seront des citoyens des Etats-Unis d'Amérique, nommés par le chef de la Mission diplomatique des Etats-Unis d'Amérique (ci-après dénommé « le chef de mission ») et dont les six autres seront des citoyens de la Nouvelle-Zélande, nommés par le Ministre des affaires étrangères et du commerce. »

Où qu'elle figure dans l'Accord, l'expression « le Ministre des affaires extérieures » sera remplacée par l'expression « le Ministre des affaires étrangères et du commerce ».

Si la proposition ci-dessus paraît acceptable au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, j'ai l'honneur de proposer que la présente lettre et votre réponse en ce sens constituent un accord entre nos deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Je saisiss cette occasion, etc.

Le Ministre des affaires étrangères  
et du commerce,  
DON MCKINNON

Son Excellence Monsieur Josiah H. Beeman  
Ambassadeur des Etats-Unis d'Amérique  
auprès de la Nouvelle-Zélande  
Wellington

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 740, p. 217.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 21 juin 1995, conformément aux dispositions desdites lettres.

## II

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Wellington, le 21 juin 1995

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 21 juin 1995 dont la teneur est la suivante :

[*Voir lettre I*]

J'ai l'honneur de vous confirmer que la proposition ci-avant est acceptable au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et que votre lettre et la présente réponse constituent un Accord entre nos deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Je saisirai cette occasion, etc.

L'Ambassadeur des Etats-Unis d'Amérique,

JOSIAH HORTON BEEMAN

Son Excellence Monsieur Don McKinnon  
Ministre des affaires étrangères  
et du commerce  
Wellington

No. 13456. AGREEMENT FOR SCIENTIFIC AND TECHNOLOGICAL CO-OPERATION BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND. SIGNED AT WELLINGTON ON 27 FEBRUARY 1974<sup>1</sup>

Nº 13456. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE RELATIF À LA COOPÉRATION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE, SIGNÉ À WELLINGTON LE 27 FÉVRIER 1974<sup>1</sup>

#### TERMINATION (*Note by the Secretariat*)

The Government of New Zealand registered on 11 October 1996 the agreement for scientific and technological cooperation between the Government of New Zealand and the Government of the United States of America signed at Washington on 21 May 1991.<sup>2</sup>

The said Agreement, which came into force on 21 May 1991, provides, in its article XII, for the termination of the above-mentioned Agreement of 27 February 1974.

(11 October 1996)

#### ABROGATION (*Note du Secrétariat*)

Le Gouvernement néo-zélandais a enregistré le 11 octobre 1996 l'Accord de coopération scientifique et technologique entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique signé à Washington le 21 mai 1991<sup>2</sup>.

Ledit Accord, qui est entré en vigueur le 21 mai 1991, stipule, à son article XII, l'abrogation de l'Accord susmentionné du 27 février 1974.

(11 octobre 1996)

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 944, p. 159, and annex A in volumes 1170, 1676 and 1870.

<sup>2</sup> See p. 235 of this volume.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 944, p. 159, et annexe A des volumes 1170, 1676 et 1870.

<sup>2</sup> Voir p. 235 du présent volume.

No. 15830. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL EVASION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME. SIGNED AT SINGAPORE ON 21 AUGUST 1973<sup>1</sup>

---

SECOND PROTOCOL<sup>2</sup> TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT SINGAPORE ON 1 JULY 1993

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

SECOND PROTOCOL TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL EVASION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME

The Government of New Zealand and the Government of the Republic of Singapore,

Having regard to the Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of Singapore for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income done at Singapore on 21 August 1973 (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Have agreed that the following provisions shall form an integral part of the Agreement:

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1050, p. 197.

<sup>2</sup> Came into force on 10 September 1993 by notification, in accordance with article III.

## ARTICLE I

Notwithstanding paragraph (3) of Article 19 of the Agreement, a New Zealand resident deriving income from Singapore, being income referred to in that paragraph, shall not be deemed to have paid Singapore tax in respect of such income where the competent authority of New Zealand considers, after consultation with the competent authority of Singapore, that it is inappropriate to do so having regard to:

- (a) whether any arrangements have been entered into by any person for the purpose of taking advantage of paragraph (3) of Article 19 for the benefit of that person or any other person;
- (b) whether any benefit accrues or may accrue to a person who is neither a New Zealand resident nor a Singapore resident;
- (c) the prevention of fraud or the avoidance of the taxes to which the Agreement applies;
- (d) any other matter which the competent authorities consider relevant in the particular circumstances of the case including any submissions from the New Zealand resident concerned.

**ARTICLE II**

Article I of this Second Protocol shall apply to income derived on or after 1 July 1993.

**ARTICLE III**

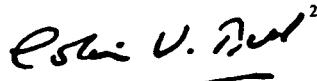
- (1) The Contracting States shall notify each other through diplomatic channels that the constitutional requirements for the entry into force of this Second Protocol have been complied with.
- (2) This Second Protocol shall enter into force on the date of the later of the notification referred to in paragraph 1 of this Article.

DONE at Singapore in duplicate this 1<sup>st</sup> day of July  
1993 in the English language.

For the Government  
of the Republic of Singapore:



For the Government  
of New Zealand:



---

<sup>1</sup> Koh Yong Guan.

<sup>2</sup> Colin V. Bell.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 15830. CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR ET LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION ET À PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU. SIGNÉE À SINGAPOUR LE 21 AOÛT 1973<sup>1</sup>

DEUXIÈME PROTOCOLE<sup>2</sup> À LA CONVENTION SUSMENTIONNÉE. SIGNÉ À SINGAPOUR LE 1<sup>ER</sup> JUILLET 1993

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

DEUXIÈME PROTOCOLE À LA CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION ET À PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de Singapour,

Considérant la Convention entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de Singapour tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, faite à Singapour le 21 août 1973 (ci-après dénommée « la Convention »),

Sont convenus que les dispositions suivantes feront partie intégrante de la Convention :

*Article premier*

Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 19 de la Convention, un résident de la Nouvelle-Zélande tirant un revenu de Singapour, s'agissant d'un revenu aux termes dudit paragraphe, n'est pas considéré comme ayant payé l'impôt de Singapour sur ledit revenu si l'autorité compétente de la Nouvelle-Zélande considère, après avoir consulté l'autorité compétente de Singapour, qu'il n'y a pas lieu de ce faire, vu :

a) Le fait que des dispositions ont été prises par toute personne afin de tirer profit des dispositions du paragraphe 3 de l'article 19, ceci au bénéfice de ladite personne ou de toute autre personne;

b) Le fait qu'un quelconque avantage est tiré ou est susceptible d'être tiré par une personne qui n'est ni résidente de la Nouvelle-Zélande, ni résidente de Singapour;

c) La prévention de la fraude ou l'évasion fiscale, à laquelle la Convention a trait;

d) Toute autre question que les autorités compétentes considèrent comme pertinente dans les circonstances propres à l'affaire, y compris tous les éléments communiqués par le résident intéressé de la Nouvelle-Zélande.

*Article II*

L'article premier du présent et deuxième Protocole s'applique au revenu perçu le ou après le 1<sup>er</sup> juillet 1993.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1050, p. 197.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 10 septembre 1993 par notification, conformément à l'article III.

*Article III*

1) Les Etats contractants se notifieront réciproquement, par les voies diplomatiques, l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur du présent et deuxième Protocole.

2) Le présent et deuxième Protocole entrera en vigueur à la date de la dernière notification visée au paragraphe 1 du présent article.

FAIT à Singapour, le 1<sup>er</sup> juillet 1993, en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement  
de la République de Singapour :

KOH YONG GUAN

Pour le Gouvernement  
de la Nouvelle-Zélande :

COLIN V. BELL

---

---

No. 15845. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF MALAYSIA FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL EVASION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME. SIGNED AT KUALA LUMPUR ON 19 MARCH 1976<sup>1</sup>

---

SECOND PROTOCOL<sup>2</sup> TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT KUALA LUMPUR ON 14 JULY 1994

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

SECOND PROTOCOL TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF MALAYSIA FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL EVASION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME

The Government of New Zealand and the Government of Malaysia,

Having regard to the Agreement between the Government of New Zealand and the Government of Malaysia for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income done at Kuala Lumpur on 19 March 1976 (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Have agreed that the following provisions shall form an integral part of the Agreement:

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1051, p. 39.

<sup>2</sup> Came into force on 1 July 1996 by notification, in accordance with article 3.

**Article 1**

Subject to Article 21 of the Agreement, a New Zealand resident deriving interest from Malaysia, being income referred to in paragraph (3) of Article 20 of the Agreement, shall not be entitled to the benefit of that paragraph where the competent authority of New Zealand considers, after consultation with the competent authority of Malaysia, that the benefit is inappropriate, having regard to:

- (a) whether any arrangements have been entered into by any person for the purpose of taking advantage of paragraph (3) of Article 20 for the benefit of that person or any other person;
- (b) whether any benefit accrues or may accrue to any person who is neither a New Zealand resident nor a Malaysian resident;
- (c) the prevention of fraud or the avoidance of the taxes to which the Agreement applies;
- (d) any other matter which either competent authority considers relevant in the particular

circumstances of the case, including any submissions from the New Zealand resident concerned.

#### Article 2

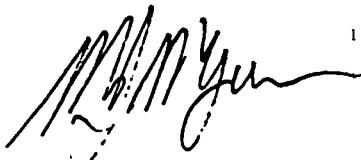
Article 1 of this Second Protocol shall apply to interest derived on or after 1 July 1993.

#### Article 3

- (1) The Contracting States shall notify each other through diplomatic channels that the constitutional requirements for the entry into force of this Second Protocol have been complied with.
- (2) This Second Protocol shall enter into force on the date of the later of the notifications referred to in paragraph 1 of this Article.

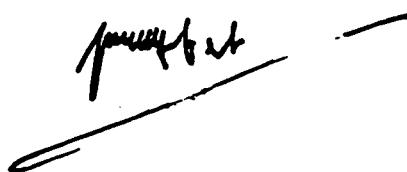
DONE at Kuala Lumpur in duplicate this 14<sup>th</sup> day of  
July 1994 in the English language.

For the Government  
of New Zealand:



1

For the Government  
of Malaysia:


2

---

<sup>1</sup> Malcolm John McGoun.  
<sup>2</sup> Datuk Clifford F. Herbert.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 15845. CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT NÉO-ZÉLANDAIS ET LE GOUVERNEMENT MALAISIEN TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION ET À PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU. SIGNÉE À KUALA LUMPUR LE 19 MARS 1976<sup>1</sup>

DEUXIÈME PROTOCOLE<sup>2</sup> À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. SIGNÉ À KUALA LUMPUR LE 14 JUILLET 1994

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

DEUXIÈME PROTOCOLE À LA CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA MALAISIE TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION ET À PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la Malaisie,

Considérant la Convention entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la Malaisie tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, faite à Kuala Lumpur le 19 mars 1976 (ci-après dénommée « la Convention »),

Sont convenus que les dispositions suivantes feront partie intégrante de la Convention :

*Article premier*

Sous réserve des dispositions de l'article 21 de la Convention, un résident de la Nouvelle-Zélande tirant un intérêt de la Malaisie, s'agissant d'un revenu visé au paragraphe 3 de l'article 20 de la Convention, ne peut bénéficier des dispositions dudit paragraphe lorsque l'autorité compétente de la Nouvelle-Zélande considère, après avoir consulté l'autorité compétente de la Malaisie, qu'il n'y a pas lieu de le faire bénéficier de ces dispositions, ceci en considérant :

- a) Si de quelconques dispositions ont été prises par toute personne dans le but de profiter des dispositions du paragraphe 3 de l'article 20, ceci à son propre bénéfice ou au bénéfice de quiconque autre;
- b) Si de quelconques avantages sont tirés ou sont susceptibles d'être tirés par toute personne non résidente de la Nouvelle-Zélande ni résidente de la Malaisie;
- c) La prévention de la fraude ou de l'évasion fiscale, à laquelle la présente Convention a trait;
- d) Toute autre question que l'une ou l'autre des autorités compétentes considère comme pertinente dans les circonstances propres à l'affaire, y compris tous les éléments communiqués par le résident intéressé de la Nouvelle-Zélande.

*Article 2*

L'article premier du présent et deuxième Protocole s'applique aux intérêts tirés le ou après le 1<sup>er</sup> juillet 1993.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. I051, p. 39.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1996 par notification, conformément à l'article 3.

*Article 3*

1. Les Etats contractants se notifieront réciproquement, par les voies diplomatiques, l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur du présent et deuxième Protocole.
2. Le présent et deuxième Protocole entrera en vigueur à la date de la dernière des notifications visées au paragraphe 1 du présent article.

FAIT à Kuala Lumpur, le 14 juillet 1994, en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement  
de la Nouvelle-Zélande :

MALCOLM JOHN McGOUN

Pour le Gouvernement  
de la Malaisie :

DATUK CLIFFORD F. HERBERT

No. 18557. AGREEMENT ON FISHERIES BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF JAPAN. SIGNED AT WELLINGTON ON 1 SEPTEMBER 1978<sup>1</sup>

#### EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Wellington on 23 September 1986, it was agreed to extend the above-mentioned Agreement until 30 September 1990.

*Certified statement was registered by New Zealand on 11 October 1996.*

#### EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Wellington on 26 September 1990, it was agreed to extend the above-mentioned Agreement until 30 September 1992.

*Certified statement was registered by New Zealand on 11 October 1996.*

#### EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Wellington on 30 September 1992, it was agreed to extend the above-mentioned Agreement until 30 September 1994.

*Certified statement was registered by New Zealand on 11 October 1996.*

#### EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Wellington on 30 September 1994, it was agreed to extend the above-mentioned Agreement until 30 September 1996.

*Certified statement was registered by New Zealand on 11 October 1996.*

Nº 18557. ACCORD SUR LA PÊCHE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DU JAPON. SIGNÉ À WELLINGTON LE 1<sup>er</sup> SEPTEMBRE 1978<sup>1</sup>

#### PROROGATION

Aux termes d'un accord sous forme d'échange de notes en date à Wellington du 23 septembre 1986, il a été convenu de proroger l'Accord susmentionné jusqu'au 30 septembre 1990.

*La déclaration certifiée a été enregistrée par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

#### PROROGATION

Aux termes d'un accord sous forme d'échange de notes en date à Wellington du 26 septembre 1990, il a été convenu de proroger l'Accord susmentionné jusqu'au 30 septembre 1992.

*La déclaration certifiée a été enregistrée par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

#### PROROGATION

Aux termes d'un accord sous forme d'échange de notes en date à Wellington du 30 septembre 1992, il a été convenu de proroger l'Accord susmentionné jusqu'au 30 septembre 1994.

*La déclaration certifiée a été enregistrée par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

#### PROROGATION

Aux termes d'un accord sous forme d'échange de notes en date à Wellington du 30 septembre 1994, il a été convenu de proroger l'Accord susmentionné jusqu'au 30 septembre 1996.

*La déclaration certifiée a été enregistrée par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1167, p. 441, and annex A in volumes 1324 and 1676.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traité*s, vol. 1167, p. 441, et annexe A des volumes 1324 et 1676.

No. 22063. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF FIJI FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL EVASION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME. SIGNED AT WELLINGTON ON 27 OCTOBER 1976<sup>1</sup>

---

THIRD PROTOCOL<sup>2</sup> TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT SUVA ON 14 APRIL 1994

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

THIRD PROTOCOL TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FIJI FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL EVASION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME

**The Government of New Zealand and the Government of the Republic of Fiji,**

Desiring to conclude a Third Protocol to the Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of Fiji for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income done at Wellington on 27 October 1976 (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Have agreed that the following provisions shall form an integral part of the Agreement:

#### **Article 1**

Subject to Article 21 of the Agreement, a New Zealand resident deriving income from Fiji, being income referred to in paragraph (2) of Article 20 of the Agreement, shall not be entitled to the benefit of paragraph (3) of Article 20 where the competent authority of New Zealand considers, after

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1324, p. 43, and annex A in volume 1787.

<sup>2</sup> Came into force on 25 July 1995 by notification, in accordance with article 3.

consultation with the competent authority of Fiji, that the benefit is inappropriate, having regard to:

- a) whether any arrangements have been entered into by any person for the purpose of taking advantage of paragraph (3) of Article 20 for the benefit of that person or any other person;
- b) whether any benefit accrues or may accrue to a person who is neither a New Zealand resident nor a Fiji resident;
- c) the prevention of fraud or the avoidance of the taxes to which the Agreement applies;
- d) any other matter which either competent authority considers relevant in the particular circumstances of the case, including any submissions from the New Zealand resident concerned.

#### **Article 2**

Article 1 of this Third Protocol shall apply to income derived on or after 1 March 1994.

#### **Article 3**

1. The Contracting States shall notify each other through diplomatic channels that the constitutional requirements for the entry into force of this Third Protocol have been complied with.

2. This Third Protocol shall enter into force on the date of the later of the notifications referred to in paragraph (1) of this Article.

DONE at ...Sugra..... in duplicate this ....<sup>14<sup>th</sup></sup> day of ....April..... 1994 in the English language.

For the Government  
of New Zealand:

A handwritten signature consisting of a stylized 'D' and 'J' followed by a cursive name.

For the Government  
of the Republic of Fiji:

A handwritten signature consisting of a stylized 'S' and 'T' followed by a cursive name.

Initialled at officials level on 16 December 1993:

On behalf of the New Zealand  
delegation:

D. R. HENRY  
Commissioner of Inland Revenue  
(New Zealand)

On behalf of the Fiji  
delegation:

S. T. MAILEKAI  
Commissioner of Inland Revenue  
(Fiji)

---

<sup>1</sup> D. J. Mackay.  
<sup>2</sup> Sitiveni Rabuka.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 22063. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE FIDJI TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION ET À PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU. SIGNÉ À WELLINGTON LE 27 OCTOBRE 1976<sup>1</sup>

TROISIÈME PROTOCOLE<sup>2</sup> À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. SIGNÉ À SUVA LE 14 AVRIL 1994

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## TROISIÈME PROTOCOLE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FIDJI TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION ET À PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de Fidji,

Désirant conclure un troisième protocole à l'Accord conclu entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de Fidji, tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, fait à Wellington le 27 octobre 1976 (ci-après dénommé « l'Accord »),

Sont convenus que les dispositions ci-après feront partie intégrante de l'Accord :

*Article premier*

Sous réserve des dispositions de l'article 21 de l'Accord, un résident de la Nouvelle-Zélande tirant un revenu de Fidji, s'agissant d'un revenu tel que visé au paragraphe 2 de l'article 20 de l'Accord, ne peut bénéficier des dispositions du paragraphe 3 de l'article 20 lorsque l'autorité compétente de la Nouvelle-Zélande considère, après avoir consulté l'autorité compétente de Fidji, qu'il n'y a pas lieu de le faire bénéficier de ces dispositions, ceci en considérant :

a) Si de quelconques dispositions ont été prises par toute personne dans le but de profiter des dispositions du paragraphe 3 de l'article 20, ceci à son propre bénéfice ou au bénéfice de quiconque autre;

b) Si de quelconques avantages sont tirés ou sont susceptibles d'être tirés par toute personne non résidente de la Nouvelle-Zélande ni résidente de Fidji;

c) La prévention de la fraude ou de l'évasion fiscale, à laquelle l'Accord a trait;

d) Toute autre question que l'une ou l'autre des autorités compétentes considère comme pertinente dans les circonstances propres à l'affaire, y compris tous les éléments communiqués par le résident intéressé de la Nouvelle-Zélande.

*Article 2*

L'article premier du présent et troisième protocole s'applique au revenu perçu le ou après le 1<sup>er</sup> mars 1994.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1324, p. 43, et annexe A du volume 1787.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 25 juillet 1995 par notification, conformément à l'article 3.

*Article 3*

1. Les Etats contractants se notifieront réciproquement, par les voies diplomatiques, l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur du présent et troisième protocole.

2. Le présent et troisième protocole entrera en vigueur à la date de la dernière des notifications visées au paragraphe 1 du présent article.

FAIT à Suva, le 14 avril 1994, en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement  
de la Nouvelle-Zélande :

Pour le Gouvernement  
de la République de Fidji :

Paraphé au niveau des fonctionnaires le 16 décembre 1993 :

Au nom de la délégation  
de la Nouvelle-Zélande :

Au nom de la délégation  
de Fidji :

D. R. HENRY  
Commissaire aux impôts sur le revenu  
(Nouvelle-Zélande)

S. T. MAILEKAI  
Commissaire aux impôts sur le revenu  
(Fidji)

---

No. 22065. AGREEMENT BETWEEN NEW ZEALAND AND JAPAN FOR AIR SERVICES. SIGNED AT AUCKLAND ON 18 JANUARY 1980<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED. TOKYO, 13 MAY 1993

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

I

NEW ZEALAND EMBASSY  
TOKYO

13 May 1993

Excellency,

I have the honour to refer to the consultations held in Wellington on 25 and 26 March 1992 between the aeronautical authorities of New Zealand and Japan concerning the Agreement between New Zealand and Japan for Air Services signed at Auckland on 18 January 1980, as amended by an Exchange of Notes at Wellington on 30 October 1989 (hereinafter referred to as the "Agreement").

Pursuant to the understanding reached at the said consultations and Article 16 of the Agreement, I now have the honour to propose, on behalf of the Government of New Zealand, that the Schedule to the Agreement be replaced by the following:

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1324, p. 55, and annex A in volume 1676.

<sup>2</sup> Came into force on 13 May 1993, in accordance with the provisions of the said notes.

"Schedule"

1. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of New Zealand:

Points in New Zealand - Nadi, Hong Kong and two other points in Southeast Asia and/or in South Pacific including Australia to be specified later - Tokyo and/or Nagoya and/or Osaka.

- Notes: 1. Points in Southeast Asia shall be limited to Manila, Bangkok, Kuala Lumpur, Singapore and Jakarta unless otherwise agreed.
2. The designated airline or airlines of New Zealand shall be allowed to operate through Nagoya as a point immediately before and/or immediately after Tokyo.
3. The designated airline or airlines of New Zealand shall be allowed to exercise traffic rights for its or their own stopover passengers between Tokyo and Nagoya in the joint services with the designated airline or airlines of Japan.

4. The designated airline or airlines of New Zealand may serve Osaka as soon as Kansai International Airport is opened to international air services.
5. Osaka may not be served on the same flight with either Tokyo or Nagoya.

2. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Japan:

Points in Japan - Nadi, Sydney, and two other points in Southeast Asia and/or in South Pacific to be specified later - Auckland and/or Christchurch and/or a point in New Zealand to be specified later.

- Notes:
1. Points in Southeast Asia shall be limited to Hong Kong, Manila, Bangkok, Kuala Lumpur, Singapore and Jakarta unless otherwise agreed.
  2. The designated airline or airlines of Japan shall be entitled to use any of the points in New Zealand of the above Routes as co-terminal points.

3. The designated airline or airlines of Japan shall be allowed to exercise traffic rights with respect to stopover passengers for international air services between the points in New Zealand on the above Routes.

3. The agreed services provided by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall begin at a point in the territory of the Contracting Party, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights."

If the above proposal is acceptable to the Government of Japan, I have further the honour to propose that this Note together with Your Excellency's Note in reply indicating such acceptance shall constitute an agreement between the two Governments, which shall enter into force on the date of Your Excellency's reply.

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



DAVID McDOWELL  
Ambassador of New Zealand to Japan

His Excellency  
Mr. Kabun Muto  
Minister for Foreign Affairs  
of Japan  
Tokyo

## II

Tokyo, May 13, 1993

Excellency,

I have the honour to refer to Your Excellency's Note of today's date, which reads as follows:

[See note I]

I have further the honour to inform Your Excellency that the Government of Japan accepts the above proposal of the Government of New Zealand and to confirm that Your Excellency's Note and this Note shall constitute an agreement between the two Governments, which shall enter into force on the date of this reply.

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



KABUN MUTO  
Minister for Foreign Affairs  
of Japan

His Excellency  
Mr. David Keith McDowell  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary  
of New Zealand

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 22065. ACCORD ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE JAPON RELATIF  
AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À AUCKLAND LE 18 JANVIER 1980<sup>1</sup>

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ,  
TEL QUE MODIFIÉ. TOKYO, 13 MAI 1993

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## I

## AMBASSADE DE NOUVELLE-ZÉLANDE

Tokyo, le 13 mai 1993

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer aux consultations qui ont eu lieu à Wellington les 25 et 26 mars 1992 entre les autorités aéronautiques néo-zélandaises et japonaises au sujet de l'Accord entre la Nouvelle-Zélande et le Japon relatif aux services aériens signé à Auckland le 18 janvier 1980 tel que modifié par échange de notes à Wellington le 30 octobre 1989 (ci-après dénommé l'*« Accord »*).

Suite à l'arrangement conclu au cours desdites consultations et en application de l'article 16 de l'Accord, je vous propose maintenant, au nom du Gouvernement néo-zélandais, de remplacer l'annexe à l'Accord par celle qui suit :

## « Annexe

1. Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par la Nouvelle-Zélande :

1) Points en Nouvelle-Zélande - Nadi, Hong Kong et deux autres points - à spécifier ultérieurement - en Asie du Sud-Est et/ou dans le Pacifique Sud y compris l'Australie - Tokyo et/ou Nagoya et/ou Osaka à fixer d'un commun accord ultérieurement.

*Notes :* 1. En Asie du Sud-Est, il ne pourra s'agir, sauf convention contraire, que des points suivants : Manille, Bangkok, Kuala Lumpur, Singapour et Jakarta.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées par la Nouvelle-Zélande seront autorisées à transiter par Nagoya immédiatement avant et/ou immédiatement après Tokyo.

3. L'entreprise ou les entreprises désignées par la Nouvelle-Zélande seront autorisées à exercer les droits de trafic pour leurs passagers faisant escale entre Tokyo et Nagoya sur les services communs avec l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon.

4. L'entreprise ou les entreprises désignées par la Nouvelle-Zélande seront autorisées à desservir Osaka dès que l'aéroport international du Kansai sera ouvert aux services aériens internationaux.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1324, p. 55, et annexe A du volume 1676.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 13 mai 1993, conformément aux dispositions desdites notes.

5. Osaka ne pourra être desservi sur un vol à destination de Tokyo ou de Nagoya.
2. Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon :

Points au Japon - Nadi, Sydney et deux autres points - à spécifier ultérieurement - en Asie du Sud-Est et/ou dans le Pacifique Sud - Auckland et/ou Christchurch et un autre point en Nouvelle-Zélande à spécifier ultérieurement.

*Notes :* 1. En Asie du Sud-Est, il ne pourra s'agir, sauf convention contraire, que des points suivants : Hong Kong, Manille, Bangkok, Kuala Lumpur, Singapour et Jakarta.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon seront autorisées à exploiter tous points en Nouvelle-Zélande sur les routes ci-dessus en tant que points coterminaux.

3. L'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon seront autorisées à exercer les droits de trafic pour leurs passagers faisant escale aux fins de services aériens internationaux entre des points en Nouvelle-Zélande sur les routes visées ci-dessus.

3. Les services convenus assurés par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante commencent en un point situé sur le territoire de la Partie contractante mais les autres points sur la route desservie peuvent, au gré de l'entreprise désignée, être omis à l'occasion d'un ou de plusieurs trajets. »

Si les propositions ci-dessus rencontrent l'agrément du Gouvernement du Japon, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et votre réponse en ce sens constituent un Accord entre nos deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

L'Ambassadeur de la Nouvelle-Zélande  
au Japon,  
DAVID McDOWELL

Son Excellence  
Monsieur Kabun Muto  
Ministre des affaires étrangères  
du Japon  
Tokyo

## II

Tokyo, le 13 mai 1993

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour qui est ainsi libellée :

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement du Japon accepte la proposition ci-avant du Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et de vous confirmer que votre note ainsi que la présente note constituent un Accord entre les deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date de la présente réponse.

Je saisiss cette occasion, etc.

Le Ministre des affaires étrangères,

KABUN MUTO

Son Excellence

Monsieur David Keith McDowell  
Ambassadeur de la Nouvelle-Zélande

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> AMENDING THE AGREEMENT OF  
18 JANUARY 1980 FOR AIR SERVICES, AS AMENDED.<sup>2</sup> WELLINGTON, 25 OCTOBER 1995

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

I

Wellington, 25 October 1995

Excellency,

I have the honour to refer to the consultations held in Tokyo on 2 and 3 August 1995 between the aeronautical authorities of New Zealand and Japan concerning the Agreement between New Zealand and Japan for Air Services signed at Auckland on 18 January 1980 (hereinafter referred to as the "Agreement").

Pursuant to the understanding reached at the said consultations and paragraph 3 of Article 16 of the Agreement, I now have the honour to propose, on behalf of the Government of New Zealand, that the existing Schedule to the Agreement be replaced by the following:

**"Schedule"**

1. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of New Zealand:

- (1) Points in New Zealand - Nadi, Hong Kong and two other points in Southeast Asia and/or in South Pacific including Australia to be specified later - Tokyo and/or Nagoya and/or Osaka.
- (2) Points in New Zealand - Fukuoka.

<sup>1</sup> Came into force on 25 October 1995, in accordance with the provisions of the said notes.

<sup>2</sup> See footnote 1, p. 409 of this volume.

- Notes: 1. Points in Southeast Asia shall be limited to Manila, Bangkok, Kuala Lumpur, Singapore and Jakarta unless otherwise agreed.
2. The designated airline or airlines of New Zealand shall be allowed to operate through Nagoya as a point immediately before and/or immediately after Tokyo.
3. The designated airline or airlines of New Zealand shall be allowed to exercise traffic rights for its or their own stopover passengers between Tokyo and Nagoya in the joint services with the designated airline or airlines of Japan.
4. Osaka may not be served on the same flight with either Tokyo or Nagoya.
2. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Japan:
- Points in Japan - Nadi, Sydney, one other point in Australia to be specified later and two other points in Southeast Asia and/or in South Pacific to be specified later - Auckland and/or Christchurch and/or a point in New Zealand to be specified later.
- Notes: 1. Points in South East Asia shall be limited to Hong Kong, Manila, Bangkok, Kuala Lumpur, Singapore and Jakarta unless otherwise agreed.
2. The designated airline or airlines of Japan shall be entitled to use any of the points in New Zealand of the above Routes as co-terminal points.

3. The designated airline or airlines of Japan shall be allowed to exercise traffic rights with respect to stopover passengers for international air services between the points in New Zealand on the above Routes.

3. The agreed services provided by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall begin at a point in the territory of the Contracting Party, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights."

If the above proposal is acceptable to the Government of Japan, I have further the honour to propose that this Note together with Your Excellency's Note in reply indicating such acceptance shall constitute an agreement between the two Governments, which shall enter into force on the date of Your Excellency's reply.

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



Hon. MAURICE WILLIAMSON  
Minister of Transport of New Zealand

His Excellency  
Mr. Sadakazu Taniguchi  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Japan  
to New Zealand

## II

Wellington, 25 October 1995

Excellency,

I have the honour to refer to Your Excellency's Note of today's date, which reads as follows:

[See note I]

I have further the honour to inform Your Excellency, on behalf of the Government of Japan, that the Government of Japan accepts the above proposal of the Government of New Zealand and to confirm that Your Excellency's Note and this Note shall constitute an agreement between the two Governments, which shall enter into force on the date of this reply.

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



SADAKAZU TANIGUCHI  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary  
of Japan to New Zealand

Honourable Maurice Williamson  
Minister of Transport of New Zealand

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> MODIFIANT L'ACCORD DU 18 JANVIER 1980  
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS, TEL QUE MODIFIÉ<sup>2</sup>. WELLINGTON, 25 OCTOBRE 1995

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## I

Wellington, 25 octobre 1995

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer aux consultations qui ont eu lieu à Tokyo les 2 et 3 août 1995 entre les autorités aéronautiques de la Nouvelle-Zélande et du Japon concernant l'Accord entre la Nouvelle-Zélande et le Japon relatif aux services aériens signé à Auckland le 18 janvier 1980 (ci-après dénommé l'*« Accord »*).

Suite à l'arrangement conclu au cours desdites consultations et en application de l'article 16 de l'Accord, j'ai l'honneur de proposer, au nom du Gouvernement de la Nouvelle-Zélande, de remplacer l'annexe à l'Accord par celle qui suit :

« Annexe

1. Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par la Nouvelle-Zélande :

1) Points en Nouvelle-Zélande - Nadi, Hong Kong et deux autres points en Asie du Sud-Est et/ou dans le Pacifique Sud y compris l'Australie à spécifier ultérieurement - Tokyo et/ou Nagoya et/ou Osaka.

2) Points en Nouvelle-Zélande - Fukuoka.

*Notes :* 1. En Asie du Sud-Est, il ne pourra s'agir, sauf convention contraire, que des points suivants : Manille, Bangkok, Kuala Lumpur, Singapour et Jakarta.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées par la Nouvelle-Zélande seront autorisées à transiter par Nagoya immédiatement avant et/ou immédiatement après Tokyo.

3. L'entreprise ou les entreprises désignées par la Nouvelle-Zélande seront autorisées à exercer les droits de trafic pour leurs passagers faisant escale entre Tokyo et Nagoya sur les services communs avec l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon.

4. Osaka ne peut être desservi sur un même vol à destination de Tokyo ou de Nagoya.

2. Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon :

Points au Japon - Nadi, Sydney, un autre point en Australie - à spécifier ultérieurement - et deux autres points en Asie du Sud-Est et/ou dans le Pacifique Sud à spécifier ultérieurement - Auckland et/ou Christchurch et/ou un point en Nouvelle-Zélande à spécifier ultérieurement.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 25 octobre 1995, conformément aux dispositions desdites notes.

<sup>2</sup> Voir note 1, p. 414 du présent volume.

*Notes :* 1. En Asie du Sud-Est, il ne pourra s'agir, sauf convention contraire, que des points suivants : Hong Kong, Manille, Bangkok, Kuala Lumpur, Singapour et Jakarta.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon seront autorisées à utiliser tous points en Nouvelle-Zélande figurant sur les routes ci-avant comme étant des points coterminaux.

3. L'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon seront autorisées à exercer les droits de trafic pour leurs passagers faisant escale aux fins de services aériens internationaux entre des points en Nouvelle-Zélande sur les routes visées ci-avant.

3. Les services convenus assurés par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante commencent en un point situé sur le territoire de la Partie contractante mais les autres points sur la route desservie peuvent, au gré de l'entreprise désignée, être omis à l'occasion d'un ou de plusieurs trajets. »

Si les propositions ci-avant rencontrent l'agrément du Gouvernement du Japon, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et votre réponse en ce sens constituent un Accord entre nos deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Je saisiss eette occasion, etc.

Le Ministre des transports,

MAURICE WILLIAMSON

Son Excellence

Monsieur Sadakazu Taniguchi

Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire  
du Japon à la Nouvelle-Zélande

## II

Wellington, le 25 octobre 1995

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à votre note en date de ce jour dont la teneur est la suivante :

[*Voir note I*]

Au nom du Gouvernement du Japon, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement du Japon accepte les propositions ci-avant du Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et de vous confirmer que votre note et la présente note constituent un Accord entre nos deux gouvernements qui entre en vigueur à la date de la présente réponse.

L'Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire  
du Japon à la Nouvelle-Zélande,

SADAKAZU TANIGUCHI

Son Excellence

Monsieur Maurice Williamson  
Ministre des transports  
de la Nouvelle-Zélande

No. 22074. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF NAURU CONCERNING AIR SERVICES. SIGNED AT WELLINGTON ON 5 AUGUST 1980<sup>1</sup>

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE ROUTE SCHEDULE TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED.<sup>1</sup> SUVA AND NAURU, 28 NOVEMBER 1986

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

I

NEW ZEALAND HIGH COMMISSION  
SUVA, FIJI

28th November, 1986

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the Republic of Nauru and the Government of New Zealand concerning Air Services done at Wellington on 5 August 1980, hereinafter referred to as the Agreement, as amended by the Exchange of Letters dated 28 August 1984, and following the recent proposal of the Nauru Government to service Niue via Auckland, to propose pursuant to Article XIV that the route schedule forming part of the Agreement be amended as follows:

- by establishing an additional column for the designated airline of Nauru in section 2 headed "Points Beyond", and in that column on the first route of section 2, adding the beyond point Niue.

If the foregoing is acceptable to the Government of the Republic of Nauru, I have the honour to propose that this letter and your reply to that effect shall constitute an Agreement between our two Governments and that a revised route schedule in accordance with the above as annexed hereto shall replace the current route schedule, to take effect from the date of your reply.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1324, p. 221, and annex A in volume 1676.

<sup>2</sup> Came into force on 28 November 1986, in accordance with the provisions of the said letters.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.



ROD GATES  
High Commissioner

His Excellency  
Hammer DeRoburt  
GCMG, OBE, MP  
Minister for Civil Aviation  
Office of the Nauru Government  
Nauru

## ROUTE SCHEDULE

Section 1Routes of the Designated Airline of New Zealand

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Nauru</u>
Points in New Zealand	Noumea Vila Honiara	Nauru
Points in New Zealand	Niue Tarawa	Nauru
Points in the Cook Islands	Pago Pago Western Samoa Tarawa	Nauru

Section 2Routes of the Designated Airline of Nauru

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in New Zealand</u>	<u>Points Beyond</u>
Nauru	Honiara Vila	Auckland	Niue
Nauru	Tarawa Niue	Auckland	
Nauru	Tarawa Western Samoa Pago Pago	Rarotonga	

Note: Points on the routes set out in Section 1 and 2 of this Schedule may be omitted on any or all flights provided that each service begins or ends in the territory of the contracting party designating the airline in question.

## II

REPUBLIC OF NAURU

28th November, 1986

Excellency,

I have the honour to refer to your letter of 28 August 1984 which reads as follows:

[See letter I]

I have the honour to confirm that the proposal contained in your letter is acceptable to the Government of the Republic of Nauru and that your letter and this reply shall therefore constitute an Agreement between our two Governments with effect from the date of this reply.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

His Excellency  
HAMMER DEROBERT, G.C.M.G., O.B.E., M.P.  
President,  
Minister for Island Development and Industry

His Excellency  
Rodney J. Gates  
New Zealand High Commissioner  
to Nauru  
Suva

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**N° 22074. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE  
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE NAURU RELATIF AUX  
SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À WELLINGTON LE 5 AOÛT 1980<sup>1</sup>**

ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT LE TABLEAU DE ROUTES À  
L'ACCORD SUSMENTIONNÉ, TEL QUE MODIFIÉ<sup>1</sup>. SUVA ET NAURU, 28 NOVEMBRE 1986

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## I

HAUT COMMISSARIAT DE NOUVELLE-ZÉLANDE  
SUVA, FIDJI

Le 28 novembre 1986

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre le Gouvernement de la République de Nauru et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande relatif aux services aériens, signé à Wellington le 5 août 1980, ci-après dénommé l'Accord, tel qu'amendé par l'échange de lettres en date du 28 août 1984 et, suite à la récente proposition du Gouvernement de Nauru de desservir Nioué via Auckland, de proposer conformément à l'article XIV de modifier le Tableau des routes formant partie de l'Accord :

— En ajoutant une colonne pour l'entreprise de transport aérien désignée de Nauru dans la section 2 intitulée « Points au-delà » et, dans ladite colonne, sur la première route de la section 2, en ajoutant le point au-delà Nioué.

Si la proposition qui précède rencontre l'agrément du Gouvernement de la République de Nauru, je propose que la présente lettre et votre réponse affirmative constituent un Accord entre nos deux Gouvernements et qu'un Tableau des routes révisé conforme à la proposition ci-dessus et à l'Annexe ci-jointe remplace celui figurant actuellement dans l'Accord et prenne effet à la date de votre réponse.

Je vous prie d'agréer, etc.

Le Haut Commissaire,

ROD GATES

S. E. Monsieur Hammer DeRoburt  
GCMG, OBE, MP  
Ministre de l'aviation civile  
Bureau du Gouvernement de Naurn  
Nauru

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1324, p. 221, et annexe A du volume 1676.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 28 novembre 1986, conformément aux dispositions desdites lettres.

## TABLEAU DES ROUTES

*Section 1*

Routes de l'entreprise de transport aérien désignée par la Nouvelle-Zélande :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points à Nauru</i>
Points en Nouvelle-Zélande	Nouméa Vila Honiara	Nauru
Points en Nouvelle-Zélande	Nioué Tarawa	Nauru
Points dans les Iles Cook	Pago Pago Samoa occidentale Tarawa	Nauru

*Section 2*

Routes de l'entreprise de transport aérien désignée par Nauru :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Nouvelle-Zélande</i>	<i>Points au-delà</i>
Nauru	Honiara Vila	Auckland	Nioué
Nauru	Tarawa Nioué	Auckland	
Nauru	Tarawa Samoa occidentale Pago Pago	Rarotonga	

*Note.* Les points situés sur les routes indiquées dans les Sections 1 et 2 du présent Tableau peuvent être omis occasionnellement ou régulièrement, à condition que les services commencent ou finissent chacun sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien en question.

## II

RÉPUBLIQUE DE NAURU

Le 28 novembre 1986

Monsieur le Haut Commissaire,

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre du 28 août 1984 qui se lit comme suit :

[*Voir lettre I*]

J'ai l'honneur de confirmer que la proposition contenue dans votre lettre rencontre l'agrément du Gouvernement de la République de Nauru et que ladite lettre et la présente réponse constituent en conséquence un Accord entre nos deux Gouvernements qui prend effet à la date de la présente réponse.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Haut Commissaire, etc.

Le Président Ministre du développement  
et de l'industrie insulaires,

HAMMER DEROBERT, G.C.M.G., O.B.E., M.P.

S. E. Monsieur Rodney J. Gates  
Haut Commissaire de la Nouvelle-Zélande  
à Nauru  
Suva

---

No. 22075. EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN NEW ZEALAND AND THE EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY ON TRADE IN MUTTON, LAMB AND GOATMEAT. BRUSSELS, 17 OCTOBER 1980<sup>1</sup>

Nº 22075. ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE SUR LE COMMERCE DES VIANDES DE MOUTON, D'AGNEAU ET DE CHÈVRE. BRUXELLES, 17 OCTOBRE 1980<sup>1</sup>

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT COMPLEMENTING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT AND COMPRISING AN UNDERSTANDING RELEVANT TO THE FIRST INDENT OF CLAUSE 2 OF THAT AGREEMENT. BRUSSELS, 12 JULY 1984

Came into force on 12 July 1984 by the exchange of the said letters.

*Authentic texts: English, Danish, German, Greek, French, Italian and Dutch.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

EXCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD COMPLÉTANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ ET CONSTITUANT UN ARRANGEMENT RELATIF AU PREMIER ALINÉA DE LA CLAUSE 2 DE CET ACCORD. BRUXELLES, 12 JUILLET 1984

Entré en vigueur le 12 juillet 1984 par l'échange desdites lettres.

*Textes authentiques : anglais, danois, allemand, grec, français, italien et néerlandais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1324, p. 239.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1324, p. 239.

**EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT REFERRING TO THE EXCHANGE OF LETTERS<sup>1</sup> COMPLETING THE AGREEMENT OF 17 OCTOBER 1980 BETWEEN NEW ZEALAND AND THE EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY ON TRADE IN MUTTON, LAMB AND GOATMEAT AND COMPRISING AN UNDERSTANDING RELEVANT TO THE FIRST INDENT OF CLAUSE 2 OF THAT AGREEMENT. BRUSSELS, 12 JULY 1984**

Came into force on 12 July 1984 by the exchange of the said letters.

*Authentic texts: English, Danish, German, Greek, French, Italian and Dutch.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

**ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD SE RÉFÉRANT À L'ÉCHANGE DE LETTRES<sup>1</sup> COMPLÉTANT L'ACCORD DU 17 OCTOBRE 1980 ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE SUR LE COMMERCE DES VIANDES DE MOUTON, D'AGNEAU ET DE CHÈVRE ET CONSTITUANT UN ARRANGEMENT RELATIF AU PREMIER ALINÉA DE LA CLAUSE 2 DE CET ACCORD. BRUXELLES, 12 JUILLET 1984**

Entré en vigueur le 12 juillet 1984 par l'échange desdites lettres.

*Textes authentiques : anglais, danois, allemand, grec, français, italien et néerlandais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

---

<sup>1</sup> See p. 431 of this volume.

Vol. 1937, A-22075

---

<sup>1</sup> Voir p. 431 du présent volume.

SECOND EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT COMPLEMENTING THE AGREEMENT OF 17 OCTOBER 1980 BETWEEN NEW ZEALAND AND THE EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY ON TRADE IN MUTTON, LAMB AND GOATMEAT AND COMPRISING AN UNDERSTANDING RELEVANT TO THE FIRST SUBPARAGRAPH OF CLAUSE 2 OF THAT AGREEMENT. BRUSSELS, 17 MARCH 1987

Came into force on 17 March 1987 by the exchange of the said letters.

*Authentic texts: English, Spanish, Danish, German, Greek, French, Italian, Dutch and Portuguese.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

SECOND ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD COMPLÉTANT L'ACCORD DU 17 OCTOBRE 1980 ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE SUR LE COMMERCE DES VIANDES DE MOUTON, D'AGNEAU ET DE CHÈVRE ET CONSTITUANT UN ARRANGEMENT RELATIF AU PREMIER ALINÉA DE LA CLAUSE 2 DE CET ACCORD. BRUXELLES, 17 MARS 1987

Entré en vigueur le 17 mars 1987 par l'échange desdites lettres.

*Textes authentiques: anglais, espagnol, danois, allemand, grec, français, italien, néerlandais et portugais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT RELATING TO THE ADJUSTMENT OF THE AGREEMENT OF 17 OCTOBER 1980 BETWEEN NEW ZEALAND AND THE EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY ON TRADE IN MUTTON, LAMB AND GOATMEAT (WITH RELATED EXCHANGE OF LETTERS.) BRUSSELS, 18 OCTOBER 1989

Came into force on 1 January 1989, in accordance with the provisions of the said letters.

*Authentic texts: Spanish, Danish, German, Greek, English, French, Italian, Dutch and Portuguese.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE L'ACCORD DU 17 OCTOBRE 1980 ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE SUR LE COMMERCE DES VIANDES DE MOUTON, D'AGNEAU ET DE CHÈVRE (AVEC ÉCHANGE DE LETTRES CONNEXE). BRUXELLES, 18 OCTOBRE 1989

Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1989, conformément aux dispositions desdites lettres.

*Textes authentiques : espagnol, danois, allemand, grec, anglais, français, italien, néerlandais et portugais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT EXTENDING THE ADJUSTMENT TO THE AGREEMENT OF 17 OCTOBER 1980 BETWEEN NEW ZEALAND AND THE EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY ON TRADE IN MUTTON, LAMB AND GOATMEAT (WITH RELATED EXCHANGE OF LETTERS). BRUSSELS, 23 DECEMBER 1992

Came into force on 23 December 1992 by the exchange of the said letters.

*Authentic texts: English, Spanish, Danish, German, Greek, French, Italian, Dutch and Portuguese.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD PROROGÉANT L'ADAPTATION DE L'ACCORD DU 17 OCTOBRE 1980 ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE SUR LE COMMERCE DES VIANDES DE MOUTON, D'AGNEAU ET DE CHÈVRE (AVEC ÉCHANGE DE LETTRES CONNEXE). BRUXELLES, 23 DÉCEMBRE 1992

Entré en vigueur le 23 décembre 1992 par l'échange desdites lettres.

*Textes authentiques : anglais, espagnol, danois, allemand, grec, français, italien, néerlandais et portugais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

**EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT EXTENDING THE ADAPTATION TO THE AGREEMENT OF 17 OCTOBER 1980 BETWEEN NEW ZEALAND AND THE EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY ON TRADE IN MUTTON, LAMB AND GOAT-MEAT. BRUSSELS, 14 JANUARY 1994**

Came into force on 14 January 1994 by the exchange of the said letters.

*Authentic texts: English, Spanish, Danish, German, Greek, French, Italian, Dutch and Portuguese.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

**ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD PROROGÉANT L'ADAPTATION DE L'ACCORD DU 17 OCTOBRE 1980 ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE SUR LE COMMERCE DES VIANDES DE MOUTON, D'AGNEAU ET DE CHÈVRE. BRUXELLES, 14 JANVIER 1994**

Entrée en vigueur le 14 janvier 1994 par l'échange desdites lettres.

*Textes authentiques : anglais, espagnol, danois, allemand, grec, français, italien, néerlandais et portugais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT EXTENDING THE ADAPTA-TION TO THE AGREEMENT OF 17 OCTOBER 1980 BETWEEN NEW ZEALAND AND THE EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY ON TRADE IN MUTTON, LAMB AND GOAT-MEAT. BRUSSELS, 27 FEBRUARY 1995

Came into force on 27 February 1995 by the exchange of the said letters.

*Authentic texts: English, Spanish, Danish, German, Greek, French, Italian, Dutch and Portuguese.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD PROROGÉANT L'ADAPTATION DE L'ACCORD DU 17 OCTOBRE 1980 ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE SUR LE COMMERCE DES VIANDES DE MOUTON, D'AGNEAU ET DE CHÈVRE. BRUXELLES, 27 FÉVRIER 1995

Entrée en vigueur le 27 février 1995 par l'échange desdites lettres.

*Textes authentiques : anglais, espagnol, danois, allemand, grec, français, italien, néerlandais et portugais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT ADJUSTING THE QUANTITIES PROVIDED FOR IN THE VOLUNTARY RESTRAINT AGREEMENT ON TRADE IN SHEEPMEAT AND GOATMEAT AS A RESULT OF THE ENLARGEMENT OF THE COMMUNITY.  
BRUSSELS, 8 NOVEMBER 1995

Came into force on 8 November 1995 by the exchange of the said letters.

*Authentic texts: English, Spanish, Danish, German, Greek, French, Italian, Dutch, Portuguese, Finnish and Swedish.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD PORTANT ADAPTATION DES QUANTITÉS PRÉVUES À L'ACCORD D'AUTO-LIMITATION CONCLU SUR LE COMMERCE DES VIANDES OVINE ET CAPRINE À LA SUITE DE L'ÉLARGISSEMENT DE LA COMMUNAUTÉ. BRUXELLES, 8 NOVEMBRE 1995

Entrée en vigueur le 8 novembre 1995 par l'échange desdites lettres.

*Textes authentiques : anglais, espagnol, danois, allemand, grec, français, italien, néerlandais, portugais, finnois et suédois.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

---

No. 22082. EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT ON THE PARTICIPATION OF NEW ZEALAND IN THE SINAI MULTINATIONAL FORCE AND OBSERVERS. ALEXANDRIA, VIRGINIA, 18 MARCH 1982, AND WASHINGTON, 19 MARCH 1982<sup>1</sup>

---

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> EXTENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. ROME, 20 MARCH 1996 AND WELLINGTON, 27 MARCH 1996

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

I

MULTINATIONAL FORCE AND OBSERVERS

20 March 1996

Sir,

I have the honor to refer to the agreement effected by an exchange of letters dated 18 and 19 March 1982, regarding the participation of New Zealand in the Multinational Force and Observers (MFO), as subsequently extended in 1984, 1986, 1988, 1990, 1992 and most recently in 1994, together with all related understandings.

The New Zealand Contingent contributes highly valued training, as well as discharging its other duties with professionalism and reliability.

In view of the foregoing, I have the further honor of proposing that the participation of New Zealand be continued for an additional period of two years from 31 March 1996 in accordance with the terms and conditions set forth in the exchange of letters dated 18 and 22 March 1994, extending the 1982 Agreement.

If this proposal is agreeable to your Government, I propose that this Note, together with your affirmative reply, shall together constitute an agreement effective on the date of your reply.

I wish to take this opportunity to thank the Government of New Zealand, on behalf of the MFO, for the valuable and dedicated service of the New Zealand

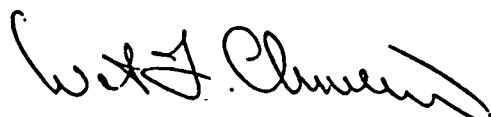
---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1325, p. II, and annex A in volumes 1676, 1773 and 1870.

<sup>2</sup> Came into force on 27 March 1996, in accordance with the provisions of the said notes.

Contingent and the professionalism with which your contributed personnel have supported and continue to support the MFO.

Please accept the renewed assurances of my highest consideration.



WAT T. CLUVERIUS IV  
Director General

The Right Honorable  
Don McKinnon  
Minister of Foreign Affairs and Trade  
Parliament Buildings  
Wellington  
New Zealand

## II

MINISTER OF FOREIGN AFFAIRS AND TRADE

27 March 1996

Sir,

I have the honour to refer to your letter of 20 March which reads as follows:

[See letter I]

I wish to convey the agreement of my Government to the continuation of New Zealand's participation in the Multinational Force and Observers after 31 March 1996 on the basis set forth in your Note. My Government therefore concurs with your proposal that your Note, together with this reply, shall constitute an agreement between the MFO and New Zealand which shall enter into force on this date.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.



Rt. Hon. DON MCKINNON  
Minister of Foreign Affairs and Trade

Wat T. Cluverius IV  
Director General  
Multinational Force and Observers  
Rome  
Wellington, New Zealand

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 22082. ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD RELATIF À LA PARTICIPATION DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE À LA FORCE ET AU CORPS D'OBSERVATEURS MULTINATIONAUX DANS LE SINAI. ALEXANDRIA (VIRGINIE), 18 MARS 1982, ET WASHINGTON, 19 MARS 1982<sup>1</sup>

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> PROROGÉANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. ROME, 20 MARS 1996 ET WELLINGTON, 27 MARS 1996

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## I

## LA FORCE ET LE CORPS D'OBSERVATEURS MULTINATIONAUX

Le 20 mars 1996

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord conclu par voie d'échange de lettres en date des 18 et 19 mars 1982, relatif à la participation de la Nouvelle-Zélande à la Force et au Corps d'observateurs, tel qu'ultérieurement reconduit en 1984, 1986, 1988, 1990, 1992 et plus récemment en 1994, ainsi qu'à tous les arrangements connexes.

Le Contingent néo-zélandais apporte une contribution hautement appréciée en matière de formation, ainsi que dans l'accomplissement des autres tâches qui lui sont confiées et qu'il exécute avec un sens élevé de ses responsabilités et une grande fiabilité.

Cela étant, j'ai également l'honneur de proposer que la participation de la Nouvelle-Zélande soit maintenue pendant une période additionnelle de deux ans à compter du 31 mars 1996, conformément aux clauses et conditions spécifiées dans l'échange de lettres en date des 18 et 22 mars 1994, qui a reconduit l'Accord de 1982.

Si la présente proposition rencontre l'agrément de votre Gouvernement, je propose que la présente note et votre réponse affirmative, constituent un Accord qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Je saisiss cette occasion pour remercier le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande, au nom de la Force et du Corps d'observateurs, pour les services dévoués et inestimables du Contingent de la Nouvelle-Zélande qui exerce son action auprès de la Force et du Corps d'observateurs avec un sens élevé de ses responsabilités.

Je vous prie d'agréer, etc.

Le Directeur général,  
WAT T. CLUVIERUS IV

S. E. Monsieur Don McKinnon  
Ministre des relations et du commerce extérieurs  
Parliament Buildings  
Wellington  
Nouvelle-Zélande

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1325, p. 11, et annexe A des volumes 1676, 1773 et 1870.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 27 mars 1996, conformément aux dispositions desdites notes.

## II

## LE MINISTRE DES RELATIONS ET DU COMMERCE EXTÉRIEURS

Wellington, le 27 mars 1996

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre du 20 mars qui se lit comme suit :

[*Voir lettre I*]

Je suis heureux de vous confirmer l'accord de mon Gouvernement en ce qui concerne le maintien de la participation de la Nouvelle-Zélande à la Force et au Corps d'observateurs multinationaux après le 31 mars 1996, et ce, sur la base des arrangements visés dans votre note. Mon Gouvernement est en conséquence d'accord pour que votre note et la présente réponse constituent un accord entre la Force et le Corps d'observateurs multinationaux et la Nouvelle-Zélande, qui entre en vigueur à la date de ce jour.

Je vous prie d'agréer, etc.

Le Ministre des relations  
et du commerce extérieurs,

DON MCKINNON

Monsieur Wat. T. Cluverius IV  
Directeur général de la Force  
et du Corps d'observateurs multinationaux  
dans le Sinaï  
Ronie

No. 25650. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND ON SCIENTIFIC AND TECHNOLOGICAL COOPERATION. SIGNED AT BEIJING ON 23 MARCH 1987<sup>1</sup>

---

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. WELLINGTON, 29 NOVEMBER 1994

Came into force on 29 November 1994, in accordance with the provisions of the said notes.

*Authentic texts: English and Chinese.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

I

OFFICE OF THE MINISTER OF RESEARCH,  
SCIENCE AND TECHNOLOGY  
WELLINGTON, N.Z.

29 November 1994

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement Between the Government of New Zealand and the Government of the People's Republic of China on Scientific and Technological Cooperation, signed at Beijing on 23 March 1987, and to propose that the Agreement be amended to provide for the New Zealand Ministry of Research, Science and Technology to replace the Interdepartmental Committee on China as the designated executive agency for New Zealand. To that end, I propose that the second sentence of Article V of the Agreement be amended to read as follows: "The executive agency for New Zealand shall be the Ministry of Research, Science and Technology".

If the foregoing is acceptable to the Government of the People's Republic of China I have the honour to suggest that this Note and your reply to that effect, which are equally authentic in English and Chinese, shall constitute an Agreement amending the Agreement on Scientific and Technological Cooperation between our two Governments, with effect from the date of your reply.

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1493, p. 87.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.



Hon. SIMON UPTON  
Minister of Research, Science  
and Technology

His Excellency Dr. Song Jian  
State Councillor and Chairman  
of the State Science and Technology Commission  
Wellington

## II

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中华人民共和国国家科学技术委员会  
**THE STATE SCIENCE AND TECHNOLOGY COMMISSION**  
**THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA**

阁下：

我谨收到阁下您 年 月 日照会内开：

“阁下：

我谨提及 1987 年 3 月 23 日在北京签定的新西兰政府与中华人民共和国政府科学技术合作协定，并建议修改协定，由新西兰研究与科学技术部代替中国事务部门间委员会作为新西兰的执行机构。为此目的，我建议该协定第五条第二句改为：“新西兰的执行机构为研究与科学技术部。”

如前述为中华人民共和国政府所接受，我谨建议本照会及您同意的复照，二者用英文和中文写成并具有同等效力，即成为修改两国政府间科学技术合作协定的协定，并自您复照之日起生效。”

我谨代表中华人民共和国政府进一步确认，中华人民共和国政府接受上述建议并同意阁下您的照会和本复照即成为修改两国政府间科学技术合作协定的协定，并自今日起生效。

请接受最崇高的敬意。

此 照

新西兰研究与科学技术部部长西蒙·阿普顿阁下

中华人民共和国国务院

国家科委主任

宋健



一九九四年十一月廿九日于惠灵顿

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

Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note of which reads as follows:

[*See note I*]

I have the honour further to confirm on behalf of the Government of the People's Republic of China that the above proposal is acceptable to the Government of the People's Republic of China and to agree that Your Excellency's Note and this reply shall constitute an Agreement amending the Agreement on Scientific and Technological Co-operation between our two Governments to take effect on today's date.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

Dr. SONG JIAN  
State Councillor  
Chairman of the State Sciencee  
and Technology Commission

His Excellency Simon Upton  
Minister for Research, Science and Technology

---

<sup>1</sup> Translation supplied by the Government of New Zealand — Traduction fournie par le Gouvernement néo-zélandais.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

Nº 25650. ACCORD DE COOPÉRATION SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE  
ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE  
ET LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE. SIGNÉ À BEIJING  
LE 23 MARS 1987<sup>1</sup>

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.  
WELLINGTON, 29 NOVEMBRE 1994

Entré en vigueur le 29 novembre 1994, conformément aux dispositions desdites notes.

*Textes authentiques : anglais et chinois.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## I

CABINET DU MINISTRE DE LA RECHERCHE,  
DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE  
WELLINGTON, N.Z.

Le 29 novembre 1994

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République populaire de Chine, relatif à la coopération scientifique et technologique, signé à Beijing le 23 mars 1987, et de proposer que ledit Accord soit modifié de façon que le Ministère néo-zélandais de la recherche, de la science et de la technologie remplace le Comité interdépartemental sur la Chine en tant qu'organisme d'exécution désigné pour la Nouvelle-Zélande. Dans ce but, je propose que la deuxième phrase de l'Article V de l'Accord soit modifiée de façon à se lire comme suit : « L'organisme d'exécution pour la Nouvelle-Zélande est le Ministère de la recherche, de la science et de la technologie ».

Si la proposition qui précède rencontre l'agrément du Gouvernement de la République populaire de Chine, je suggère que la présente note et votre réponse dans ce sens, qui sont également authentiques en anglais et en chinois, constituent un accord modifiant l'Accord sur la coopération scientifique et technologique entre nos deux Gouvernements, prenant effet à la date de votre réponse.

Je vous prie d'agréer, etc.

Le Ministre de la recherche, de la science  
et de la technologie,  
SIMON UPTON

S. E. Song Jian  
Conseiller d'Etat et Président de la Commission  
d'Etat de la science et de la technologie  
Wellington

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traité*, vol. 1493, p. 87.

## II

COMMISSION D'ÉTAT DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE  
RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre qui se lit comme suit :

[*Voir note I*]

Par ailleurs, je suis heureux de confirmer au nom du Gouvernement de la République populaire de Chine que la proposition ci-dessus rencontre l'agrément dudit Gouvernement et de confirmer que votre note et la présente réponse constituent un accord modifiant l'Accord de coopération scientifique et technologique entre nos deux Gouvernements, qui entre en vigueur à la date de ce jour.

Je vous d'agréer, etc.

Le Conseiller d'Etat  
Président de la Commission d'Etat  
de la science et de la technologie,  
SONG JIAN

S. E. Monsieur Simon Upton  
Ministre de la recherche, de la science  
et de la technologie

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

No. 27475. AGREEMENT BETWEEN AUSTRALIA AND NEW ZEALAND CONCERNING COLLABORATION IN THE ACQUISITION OF SURFACE COMBATANTS FOR THE ROYAL AUSTRALIAN NAVY AND THE ROYAL NEW ZEALAND NAVY. SIGNED AT CANBERRA ON 14 DECEMBER 1989<sup>1</sup>

N° 27475. ACCORD DE COLLABORATION ENTRE L'AUSTRALIE ET LA NOUVELLE-ZÉLANDE EN VUE DE L'ACQUISITION DE FRÉGATES POUR LA MARINE ROYALE AUSTRALIENNE ET LA MARINE ROYALE NÉO-ZÉLANDAISE. SIGNÉ À CANBERRA LE 14 DÉCEMBRE 1989<sup>1</sup>

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH APPENDICES). CANBERRA, 19 AND 24 APRIL 1995

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996*

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC ANNEXES). CANBERRA, 19 ET 24 AVRIL 1995

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1572, No. I-27475.

<sup>2</sup> Came into force with retroactive effect from 1 January 1991, in accordance with the provisions of the said letters.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1572, n° I-27475.

<sup>2</sup> Entré en vigueur avec effet à titre rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1991, conformément aux dispositions desdites lettres.

No. 28953. AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND. SIGNED AT WELLINGTON ON 5 AUGUST 1987<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED (WITH ANNEXES). BANGKOK, 9 JUNE AND 15 OCTOBER 1992

*Authentic text: English.*

*Registered by New Zealand on 11 October 1996.*

I

NEW ZEALAND EMBASSY  
BANGKOK

9 June 1992

Excellency,

I have the honour to refer to the Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Kingdom of Thailand, done at Wellington on 5 August 1987, as amended by an Exchange of Notes on 26 October 1989, (hereinafter referred to as "the Agreement") and, following the recent air services discussions between representatives of our two Governments, to propose that, pursuant to Article 19, the Agreement be amended as follows :

1 Article 5 of the Agreement relating to Aviation Security shall be replaced by Annex I to this Note.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1675, No. I-28953.

<sup>2</sup> Came into force on 15 October 1992, in accordance with the provisions of the said notes.

- 2 Article 14 of the Agreement relating to Tariffs shall be replaced by Annex II to this Note.
- 3 The Route Schedule annexed to the Agreement shall be replaced by Annex III to this Note.

If the foregoing is acceptable to the Government of the Kingdom of Thailand, I have the further honour to propose that this Note, together with your reply, shall constitute an Agreement amending the Air Services Agreement between our two Governments of 5 August 1987, as amended, which shall enter into force on the date of your Note in reply.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

P. H. GIBSON  
Ambassador

H. E. Mr. Pongpol Adireksarn  
Minister of Foreign Affairs  
Thailand

ANNEX IARTICLE 5AVIATION SECURITY

1 Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2 Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

3 The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4 The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aforementioned aviation security provisions. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

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

6 Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

7 Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautioal authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined to the territory of the first Contracting Party.

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

9 When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party.

ANNEX IIARTICLE 14TARIFFS

1 The tariffs for carriage on agreed services to and 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, the interest of users, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and, when it is deemed suitable, the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2 The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon, if possible, between the designated airlines of the Contracting Parties; such agreement shall be reached, whenever possible, through the international tariff coordination mechanism of the International Air Transport Association. However, a designated airline shall not be precluded from filing any proposed tariff unilaterally if circumstances so warrant. Unless otherwise determined in the application of paragraph 5 of this Article, or where a proposed tariff has been unilaterally filed, each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for the justification and reasonableness of the tariffs so proposed.

3 The aeronautical authorities of either Contracting Party may require tariffs for an agreed service to be filed for approval. Where any tariffs are required to be

filed, such filings shall be made at least 60 days prior to the proposed effective date, unless the aeronautical authorities of the Contracting Party or Parties requiring the tariffs to be filed permits the filing to be made on shorter notice. Any proposed tariff shall be filed by a designated airline in such form as the aeronautical authorities of each Contracting Party may require.

4 If the aeronautical authorities of one Contracting Party, on receipt of any filing referred to in paragraph 3 of this Article, are dissatisfied with the tariff proposed, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party within 45 days from the date of receipt of such tariff, but in no event less than 15 days prior to the proposed effective date of such tariff. If notification of dissatisfaction is not given as provided in this paragraph, the tariff shall be deemed to be approved by the aeronautical authorities of the Contracting Party receiving the filing and shall become effective on the proposed date.

5 If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article or if during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities shall be held in accordance with Article 17 of this Agreement.

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 18 of this Agreement.

7 When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

8 If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement. If, within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification, a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, the procedures as set out in paragraphs 5 and 6 of this Article shall apply. In no circumstances, however, shall a Contracting Party require a different tariff from the tariff of its own designated airline for comparable services between the same points.

9 The tariffs charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a third State involving also points other than on agreed services shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and such third State; provided, however, that the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of its own airline for comparable service between the same points. The designated airline of each Contracting Party shall file such tariffs with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with their requirements. Approval of such tariffs may be withdrawn on not less than 15 days' notice.

**ANNEX III****ROUTE SCHEDULES****Section 1**

Route to be operated in both directions by the designated airline(s) of New Zealand :

Points in New Zealand via any intermediate point(s) to points in Thailand and beyond to one point in the Middle East, and beyond to London, Frankfurt and one further point in Europe to be nominated.

**Section 2**

Route to be operated in both directions by the designated airline(s) of Thailand :

Points in Thailand via any intermediate point(s) to points in New Zealand and beyond to two points in the South Pacific to be nominated.

NOTES :      1      Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights, provided that the agreed services on the route begin in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

2 The designated airlines of both Contracting Parties may select any one or more intermediate points, on its specified routes mentioned above, at its own choice.

## II

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS,  
SARANROM PALACE

15 October B.E. 2535 (1992)

No. 0503/65238

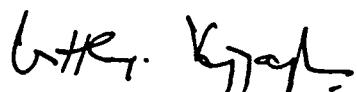
Excellency,

I have the honour to refer to your Note of 9 June 1992 which reads as follows :

[See note I]

I have the honour to confirm that the foregoing is acceptable to the Government of the Kingdom of Thailand and that Your Note and this reply shall constitute an Agreement amending the Air Services Agreement between our two Governments of 5 August 1987 which shall enter into force on the date of this reply.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.



Mr. VITTHYA VEJJAJIVA  
Permanent Secretary

H. E. Mr. P. H. Gibson  
Ambassador Extraordinary  
and Plenipotentiary  
The New Zealand Embassy,  
Bangkok

[Annex as under note I]

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

Nº 28953. ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAÏLANDE. SIGNÉ À WELLINGTON LE 5 AOÛT 1987<sup>1</sup>

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ, TEL QUE MODIFIÉ (AVEC ANNEXES). BANGKOK, 9 JUIN ET 15 OCTOBRE 1992

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.*

## I

AMBASSADE DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE  
BANGKOK

Le 9 juin 1992

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande, fait à Wellington le 5 août 1987, modifié par un échange de notes du 26 octobre 1989 (ci-après dénommé « l'Accord »), et de proposer, suite aux récents entretiens entre les représentants de nos deux Gouvernements sur les services aériens, que, conformément à l'article 19, l'Accord soit modifié comme suit :

1. L'article 5 de l'Accord, relatif à la sécurité de l'aviation, est remplacé par l'Annexe I à la présente note.
2. L'article 14 de l'Accord, relatif aux tarifs, est remplacé par l'Annexe II à la présente note.
3. Le Tableau des routes annexé à l'Accord est remplacé par l'Annexe III à la présente note.

Si les propositions ci-dessus rencontrent l'agrément du Gouvernement du Royaume de Thaïlande, je propose que la présente note ainsi que votre réponse constituent un Accord modifiant l'Accord relatif aux services aériens entre nos deux Gouvernements du 5 août 1987, tel que modifié, qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

L'Ambassadeur,  
P. H. GIBSON

S. E. Monsieur Pongpol Adireksarn  
Ministre des affaires étrangères  
Thaïlande

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1675, n° I-28953.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 15 octobre 1992, conformément aux dispositions desdites notes.

## ANNEXE I

*Article 5*

## SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Compte tenu des droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qui leur est faite de protéger, dans leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations au titre du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, 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, ainsi que de tout autre accord multilatéral régissant la sécurité aérienne, auquel adhèrent les deux Parties contractantes.

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

4. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui figurent en annexe à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; ces dernières exigent des exploitants d'aéronefs de leurs pavillons, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire, des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. Chaque Partie contractante informe l'autre de toute différence entre ces dispositions et ses propres règlements et pratiques. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager immédiatement des consultations avec l'autre à n'importe quel moment pour s'entretenir de ces différences.

5. Chaque Partie contractante accepte que ses propres exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne, mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus, imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée, le départ ou le séjour sur son territoire de cette autre Partie contractante. Chacune d'entre elles accepte que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et pour l'inspection des passagers, équipages, bagages à main, bagages de soute, fret et provisions de bord avant et pendant l'embarquement et le chargement.

6. Chaque Partie contractante considère avec bienveillance toute demande qui lui est adressée par l'autre Partie contractante relative à des mesures de sécurité spéciales et raisonnables sur son territoire pour faire face à une menace particulière.

7. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante relative à la conclusion d'accords administratifs réciproques aux termes desquels les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent procéder sur le territoire de l'autre à leur propre évaluation des mesures de sécurité appliquées par les exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les vols à destination du territoire de la première Partie contractante.

8. S'il se produit un incident ou la menace d'un incident visant à la capture illicite d'un aéronef ou tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité dudit aéronef, de ses passagers et équipages, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se

prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures adéquates en vue de mettre fin rapidement et sans risques audit incident ou à ladite menace.

9. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, la première Partie contractante peut exiger des consultations immédiates avec l'autre.

## ANNEXE II

*Article 14*

## TARIFS

1. Les tarifs de transport applicables aux services convenus à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, notamment le coût d'exploitation, les intérêts des usagers, une marge raisonnable de bénéfices, les caractéristiques du service (vitesse et confort, par exemple) et, s'il y a lieu, les tarifs appliqués par d'autres compagnies de transport aérien sur une partie quelconque de la route considérée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, concertés entre les entreprises désignées des Parties contractantes; celles-ci se mettent d'accord, dans toute la mesure du possible, en se conformant à la procédure de coordination internationale des tarifs arrêtée par l'Association du transport aérien international. Toutefois, aucune entreprise désignée n'est empêchée de proposer unilatéralement un tarif si les circonstances le justifient. A moins qu'un tarif soit déterminé d'autre part en application des dispositions du paragraphe 5 du présent article, ou lorsqu'un tarif est proposé unilatéralement, chaque entreprise désignée n'est tenue de justifier les tarifs ainsi proposés que devant ses propres autorités aéronautiques.

3. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent exiger que les tarifs relatifs à un service convenu soient déposés pour approbation. Dans ce dernier cas, ces dépôts doivent être effectués 60 jours au moins avant la date proposée pour son entrée en vigueur, sauf si les autorités aéronautiques de la ou des Parties contractantes exigeant le dépôt des tarifs autorisent un délai plus court. Tout tarif proposé est déposé par une entreprise de transport aérien désignée dans la forme voulue par les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante.

4. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, au reçu d'une proposition de tarif visée au paragraphe 3 du présent article, ne sont pas satisfaites du tarif proposé, elles en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans les 45 jours qui suivent la date de réception dudit tarif mais dans tous les cas au moins 15 jours avant la date proposée de son entrée en vigueur. Si la notification d'objection n'est pas faite dans les délais prévus au présent paragraphe, le tarif est réputé agréé par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui ont reçu la demande et il prend effet à la date proposée.

5. Si un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, durant le délai à respecter conformément au paragraphe 4 du présent article, une opposition au tarif a été notifiée, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif à l'amiable. Elles tiennent à cet effet des consultations entre elles conformément à l'article 17 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est proposé conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 5 du même article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7. Lorsque des tarifs ont été fixés conformément aux dispositions du présent article, ils demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs, conformément aux dispositions du présent article.

8. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes en viennent à contester un tarif déjà établi, elles le font savoir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les entreprises désignées s'efforcent, lorsqu'elles sont appelées à le faire, de parvenir à un accord. Si dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de l'avis d'opposition, un nouveau tarif ne peut être établi conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, les procédures des paragraphes 5 et 6

du présent article sont appliquées. Toutefois, aucune des Parties contractantes ne peut, en aucune circonstance, exiger l'application d'un tarif différent de celui appliqué par sa propre entreprise désignée pour des services comparables entre les mêmes points.

9. Les tarifs qu'entend appliquer l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pour les transports entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un Etat tiers et pour desservir également des points autres que ceux desservis par les services convenus doivent être agréés par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et celles de l'Etat tiers en question, étant entendu toutefois que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne demandent pas l'application d'un tarif différent de celui qu'applique sa propre entreprise de transport aérien pour un service comparable entre les mêmes points. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes propose ses tarifs aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en se conformant aux prescriptions imposées par elles. L'agrément de ces tarifs ne peut être retiré qu'avec un préavis d'au moins 15 jours.

### ANNEXE III

#### TABLEAU DES ROUTES

##### *Section 1*

Route à exploiter dans les deux sens par la ou les entreprise(s) désignée(s) de Nouvelle-Zélande :

Points en Nouvelle-Zélande via n'importe quel(s) point(s) intermédiaire(s) à destination de points en Thaïlande et au-delà, jusqu'à un point au Moyen-Orient, puis au-delà encore jusqu'à Londres, Francfort et un autre point en Europe, qui reste à désigner.

##### *Section 2*

Route à exploiter dans les deux sens par la ou les entreprise(s) désignée(s) de Thaïlande :

Points en Thaïlande via n'importe quel(s) point(s) intermédiaire(s) à destination de points en Nouvelle-Zélande et au-delà, jusqu'à deux points du Pacifique sud qui restent à désigner.

*Notes :* 1. Les entreprises de transport aérien désignées peuvent à leur gré et pour tout vol ne pas faire escale en un point quelconque des routes indiquées à condition que les services convenus sur cette route aient leur point de départ sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise aérienne.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes peuvent choisir à leur gré un ou plusieurs points intermédiaires sur les routes indiquées ci-dessus.

## II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES  
SARANROM PALACE

Le 15 octobre B.E. 2535 (1992)

Nº 0503/65238

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à votre note du 9 juin 1992 qui se lit comme suit :

[*Voir note I*]

Je suis heureux de confirmer que la proposition ci-dessus rencontre l'agrément du Gouvernement du Royaume de Thaïlande et que votre note ainsi que la présente réponse constituent un Accord modifiant l'Accord relatif aux services aériens entre nos deux Gouvernements conclu le 5 août 1987, lequel entre en vigueur à la date de la présente réponse.

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

Le Secrétaire permanent,  
VITTHYA VEJJAJIVA

S. E. Monsieur P. H. Gibson  
Ambassadeur extraordinaire  
et plénipotentiaire  
Ambassade de Nouvelle-Zélande  
Bangkok

[*Annexe comme sous la note I*]

No. 29467. INTERNATIONAL SUGAR  
AGREEMENT, 1992. CONCLUDED AT  
GENEVA ON 20 MARCH 1992<sup>1</sup>

Nº 29467. ACCORD INTERNATIONAL  
DE 1992 SUR LE SUCRE. CONCLU À  
GENÈVE LE 20 MARS 1992<sup>1</sup>

ACCESSION

*Instrument deposited on:*

11 October 1996

COSTA RICA

(With provisional effect from 11 October  
1996.)

*Registered ex officio on 11 October 1996.*

ADHÉSION

*Instrument déposé le :*

11 octobre 1996

COSTA RICA

(Avec effet à titre provisoire au 11 octobre  
1996.)

*Enregistré d'office le 11 octobre 1996.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1703, No. I-29467, and annex A in volumes 1715, 1716, 1719, 1727, 1733, 1734, 1760, 1762, 1763, 1788, 1821, 1829, 1830, 1843, 1871, 1872, 1895, 1899 and 1929.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1703, no I-29467, et annexe A des volumes 1715, 1716, 1719, 1727, 1733, 1734, 1760, 1762, 1763, 1788, 1821, 1829, 1830, 1843, 1871, 1872, 1895, 1899 et 1929.

