

No. 28124

HONG KONG
(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY
FROM THE UNITED KINGDOM GOVERNMENT)
and
NEW ZEALAND

**Agreement concerning air services (with annex and related
letter dated 16 December 1990). Signed at Hong Kong on
22 February 1991**

Authentic text: English.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
on 29 April 1991.*

HONG-KONG
(EN VERTU D'UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS
DE LA PART DU GOUVERNEMENT
DU ROYAUME-UNI)
et
NOUVELLE-ZÉLANDE

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe et lettre con-
nexe en date du 16 décembre 1990). Signé à Hong-Kong
le 22 février 1991**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
le 29 avril 1991.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of New Zealand,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Hong Kong and New Zealand,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless indicated otherwise:

- (a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (b) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (c) the term "area" in relation to Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to New Zealand has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;² but excluding the Cook Islands, Niue and Tokelau;
- (d) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;
- (e) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

¹ Came into force on 22 February 1991 by signature, in accordance with article 19.

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

- (f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

ARTICLE 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - (a) the right to fly across its area without landing;
 - (b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.
- (2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.
- (3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.
- (4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
- (2) On receipt of such a 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 authorisations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.
- (4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where such Contracting Party is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party.
- (5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

- (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - (a) in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the 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) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- (2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
- (2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
- (a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the region; and
- (c) the requirements of through airline operation.
- (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 7

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 Hong Kong 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 Hong Kong 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 (or such shorter period as the aeronautical authorities may allow) 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 and, provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties

may allow) after the date of filing, the aeronautical authorities of either Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. Such notice of disapproval shall be given not less than 15 days prior to the effective date of the proposed tariff.

- (6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may determine the tariff by mutual agreement. Either Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations which shall be held within 30 days of the request.
- (7) If a tariff has been disapproved by one of the aeronautical authorities in accordance with paragraph (5) of this Article, and the aeronautical authorities have been unable to determine the tariff by agreement in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.
- (8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a replacement tariff has been established.
- (9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:
 - (a) where a tariff has a terminal date, for more than 90 days after that date;
 - (b) where a tariff has no terminal date, for more than 90 days after the date on which a replacement tariff is filed with both aeronautical authorities by the designated airline or airlines of one or both Contracting Parties.
- (10) 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 15 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 8

Customs Duties

- (1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, their regular equipment, fuels, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.
- (2) Regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores, printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of either Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline and intended solely for use on board such aircraft in the operation of international air services, shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.
- (3) The items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
- (4) Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting 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.
- (5) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

ARTICLE 9

Aviation Security

- (1) The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971.³
- (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 applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in their area, and the operators of airports in their area, act in conformity with such aviation security provisions. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any differences between its regulations and practices and the aforementioned aviation security provisions, which are allowed by the Convention. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss the effect of any such differences.
- (4) Each Contracting Party agrees that the operators of aircraft referred to in paragraph (3) of this Article may be required to observe the aviation security provisions referred to in that paragraph which are required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat to the security of civil aviation.

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

ARTICLE 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 11

Conversion and Remittance of Revenue

- (1) Subject only to any foreign currency regulations which may be imposed by New Zealand with uniform application the designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit to Hong Kong from New Zealand on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.
- (2) The designated airlines of New Zealand shall have the right to convert and remit to New Zealand from Hong Kong on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.
- (3) The conversion and remittance of such revenue shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 12

Airline Representation and Sales

- (1) The designated airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in

the area of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of the agreed services.

- (2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party directly and, at its 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 local currency or in any freely convertible currency.

ARTICLE 13

User Charges

- (1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
- (2) Each Contracting Party shall encourage consultation between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities, where practicable through the airlines' representative organisations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 14

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 15

Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
 - (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
- (5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
- (6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
- (7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
- (8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 16

Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by them in writing.

ARTICLE 17

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

ARTICLE 18

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

ARTICLE 19

Entry into Force

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

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

Done, in duplicate, at Hong Kong this 22nd day of February 1991.

For the Government
of Hong Kong:
ANSON CHAN

For the Government
of New Zealand:
WILLIAM ROBSON STOREY

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:

Hong Kong—intermediate points—points in New Zealand—points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Hong Kong may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order and beyond points in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong. A point may not be served as an intermediate and a beyond point on the same flight.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in New Zealand or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of New Zealand:

Points in New Zealand—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of New Zealand may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order and beyond points in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in New Zealand. A point may not be served as an intermediate and a beyond point on the same flight.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

RELATED LETTER

FOREIGN AND COMMONWEALTH OFFICE

London
16 December 1990**From the Secretary of State**

Sir,

I have the honour to refer to the draft Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Hong Kong and New Zealand, the text of which was negotiated during the period from May 1987 to March 1989.

The United Kingdom Government remains responsible for the external relations of Hong Kong until 30 June 1997. However, the United Kingdom Government hereby entrusts to you authority:

- (a) to conclude the said Agreement;
- (b) in accordance with prior specific authorisations in that behalf from the United Kingdom Government, to agree and confirm amendments to the said Agreement;
- (c) to carry into effect and to exercise the other powers conferred upon a Contracting Party by the said Agreement.

Further, with the prior agreement of the United Kingdom Government, you may terminate the said Agreement in accordance with its terms.

If action is required to be taken relating to the international conventions referred to in the said Agreement it shall be taken either by the United Kingdom Government or, as appropriate, by the Hong Kong Government acting under the authority of the United Kingdom Government.

Following the coming into force of the said Agreement, the United Kingdom Government will register it on behalf of the Hong Kong Government.

I am, Sir, yours faithfully,

DOUGLAS HURD

Sir David Wilson, K.C.M.G.
Governor of Hong Kong

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG-KONG ET LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE, RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de Hong-Kong et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande,
Désireux de conclure un accord aux fins de l'organisation des services aériens entre Hong-Kong et la Nouvelle-Zélande,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire :

- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de Hong-Kong, du Directeur de l'aviation civile et, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, du Ministre responsable de l'aviation civile ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir toutes fonctions qui peuvent être exercées à l'heure actuelle par lesdites autorités, ou des fonctions similaires.
- b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord.
- c) Le terme « région », en ce qui concerne Hong-Kong, comprend l'île de Hong-Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires et, en ce qui concerne la Nouvelle-Zélande, a le sens qui est donné au terme « territoire » à l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², à l'exception des îles Cook, Niue et Tokelaou.
- d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de ladite Convention.
- e) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances imposées par les autorités compétentes ou avec leur autorisation aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation, par leurs aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et leurs marchandises, des aéroports et de leurs installations, ou des facilités de navigation aérienne, y compris les services et les facilités connexes.
- f) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de son annexe et de tous amendements apportés à cet Accord ou à son annexe.

¹ Entré en vigueur le 22 février 1991 par la signature, conformément à l'article 19.

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

*Article 2***DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO
APPLICABLES AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX**

Pour l'application du présent Accord, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de ses annexes, et de tout amendement à la Convention ou à ses annexes qui s'appliquent aux deux Parties contractantes, ce dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

*Article 3***OCTROI DE DROITS**

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés ci-après dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie appropriée du tableau de l'annexe du présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement dénommés les « services convenus » et les « routes indiquées ». Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes auront, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale dans la région de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués au tableau de l'annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne sera interprétée comme conférant aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, en un point de la région de l'autre Partie, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, à un autre point situé dans la région de cette autre Partie.

4) Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances extraordinaires, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de cette exploitation en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

*Article 4***DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION**

1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les ser-

vices convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations.

2) Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante accordera sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

4) Chaque Partie contractante aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, lorsqu'elle ne sera pas convaincue que ladite entreprise a été constituée en société dans la région de l'autre Partie et qu'elle y a son établissement principal.

5) Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra commencer à exploiter les services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord qui lui sont applicables.

Article 5

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1) Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation accordée pour l'exercice des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie, ou de soumettre cet exercice aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

a) Dans tous les cas où elle ne sera pas convaincue que ladite entreprise a été constituée en société dans la région de l'autre Partie et qu'elle y a son établissement principal;

b) Si cette entreprise ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé lesdits droits; ou

c) Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2) A moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation comme prévu au paragraphe 1 du présent article, ou d'y imposer des conditions afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois et règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes exploiteront les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2) Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante prendront en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou en partie des mêmes routes.

3) Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes seront étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but principal de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité qui corresponde à la demande du moment et normalement prévisible de transport de passagers et de fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il sera pris des dispositions conformes aux principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux besoins du trafic à destination ou en provenance de la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des Etats de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

4) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes préciseront conjointement, de temps à autre, l'application des principes énoncés aux paragraphes ci-dessous du présent article en ce qui concerne l'exploitation des services convenus par les entreprises désignées.

Article 7

TARIFS

1) Le terme « tarif » s'entend :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens réguliers, ainsi que les frais et conditions de prestation des services accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise pour le transport des marchandises (à l'exception du courrier) sur des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui déterminent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou taux de fret, y compris tous les avantages qui s'y rattachent; et

d) De la commission versée par une entreprise en transport aérien à un agent sur les billets vendus ou les lettres de transport établies par lui pour un transport sur des services aériens réguliers.

2) Les tarifs que les entreprises désignées des Parties contractantes appliqueront au transport entre Hong-Kong et la Nouvelle-Zélande seront ceux qu'auront agréé les autorités aéronautiques des deux Parties; ils seront fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris les frais d'exploitation des services convenus, l'intérêt des usagers, un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien qui desservent l'ensemble ou un tronçon de la même route.

3) Les entreprises désignées pourront, à leur discrétion, se concerter au sujet des tarifs à proposer, mais ne seront pas tenues de le faire avant de déposer un projet de tarif. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes n'accepteront le dossier que si l'entreprise désignée qui le dépose donne l'assurance qu'elle a informé des tarifs proposés les autres entreprises désignées.

4) Tout projet de tarif pour le transport entre Hong-Kong et la Nouvelle-Zélande sera déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes dans les formes que chacune d'elles pourra exiger pour obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article. Le projet devra être déposé au moins soixante (60) jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques y consentent) avant la date prévue pour l'application du tarif. Un tarif proposé sera réputé avoir été déposé auprès d'une Partie contractante à la date à laquelle il aura été reçu par les autorités aéronautiques de cette Partie. Aucune entreprise désignée n'aura à répondre devant aucune autorité aéronautique autre que la sienne de la justification des tarifs ainsi proposés, sauf s'ils sont déposés sans consultation préalable.

5) Tout tarif proposé pourra être agréé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante et, à condition qu'il ait été déposé conformément au paragraphe 4 du présent article, sera réputé agréé par les autorités aéronautiques sauf si, dans les trente (30) jours suivant la date de son dépôt (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes y consentent), les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante font connaître par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie leur opposition au tarif proposé. L'opposition devra être signifiée au moins quinze (15) jours avant la date de mise en vigueur du tarif proposé.

6) Si une opposition est signifiée conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront fixer le tarif à l'amiable. Dans les trente (30) jours suivant la signification de l'opposition, chaque Partie contractante pourra demander des consultations qui seront engagées dans les trente (30) jours suivant cette demande.

7) Si l'une des autorités aéronautiques a fait opposition à un tarif proposé conformément au paragraphe 5 du présent article et si les autorités aéronautiques des deux Parties se sont trouvées dans l'incapacité de fixer le tarif à l'amiable conformément au paragraphe 6 du présent article, le différend pourra être réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

8) Sous réserve du paragraphe 9 du présent article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article demeurera en vigueur jusqu'à son remplacement par un nouveau tarif.

9) A moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en soient d'accord et, pour une période qu'elles auront elles-mêmes fixée, aucun tarif ne pourra être maintenu en vigueur en application du paragraphe 8 du présent article :

a) S'il est assorti d'une date d'expiration, plus de quatre-vingt-dix (90) jours au delà de ladite date;

b) S'il n'est pas assorti d'une date d'expiration, plus de quatre-vingt-dix (90) jours au delà de la date à laquelle un nouveau tarif le remplaçant aura été proposé pour approbation aux autorités aéronautiques par la ou les entreprises désignées de l'une ou des deux Parties contractantes.

10) Les tarifs demandés par les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes pour assurer le transport entre la région de l'autre Partie contractante et le territoire d'un Etat qui n'est pas Partie contractante seront subordonnés à l'agrément de l'autre Partie contractante et de l'Etat non contractant, étant entendu toutefois qu'aucune des Parties contractantes n'exigera l'application d'un tarif différent de celui demandé par ses propres entreprises de transport aérien pour assurer des services comparables entre les mêmes points. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes déposeront les tarifs proposés auprès de l'autre Partie contractante conformément aux conditions fixées par elle. L'agrément de ces tarifs pourra être retiré sur préavis d'au moins quinze (15) jours, à condition toutefois que la Partie contractante retirant son agrément autorise l'entreprise désignée concernée à appliquer le tarif demandé par ses propres entreprises de transport aérien pour des services comparables assurés entre les mêmes points.

Article 8

DROITS DE DOUANE

1) Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs fournitures techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange y compris les moteurs et leurs provisions de bord (y compris mais pas exclusivement les denrées alimentaires, boissons et tabacs) qui se trouvent à bord desdits aéronefs seront exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation assurée à l'arrivée, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2) L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants et les provisions de bord, ainsi que les stocks de tickets imprimés, les lettres de transport aérien, tous les documents imprimés portant les marques d'une entreprise désignée d'une Partie contractante et le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par cette entreprise, introduits dans la région de l'autre Partie contractante par ladite entreprise ou pour son compte, ou encore embarqués à bord d'aéronefs exploités par l'entreprise et exclusivement destinés à être utilisés à bord de ces aéronefs en service aérien international, seront exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation assurée à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés au cours du survol de la région de la Partie contractante où ils sont embarqués.

3) Il pourra être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4) L'équipement normal de bord, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord qui se trouvent à bord d'aéronefs d'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués dans la région de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des autorités douanières de cette autre Partie, qui pourront exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur aliénation dans les conditions imposées par la réglementation douanière.

5) Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront également lorsqu'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes aura conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert dans la région de l'autre Partie contractante des articles visés au paragraphe 1 ou 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 9

SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

1) Les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont l'une envers l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre toute action illicite fait partie intégrante du présent Accord. Les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions concernant la sécurité aérienne de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970², ainsi que de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971³.

2) Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme 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 se conformeront aux dispositions touchant la sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et figurant en Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence principale sont situés dans leur région, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. En conséquence, chacune des Parties contractantes signalera à l'autre Partie contractante toute différence éventuelle entre ses règlements et pratiques et les dispositions précitées en matière de sécurité aérienne, qui seraient autorisées par la Convention en question. Chacune des Parties contractantes pourra à n'importe quel moment demander à engager immédiatement des consultations avec l'autre Partie contractante pour s'entretenir des effets de ces différences éventuelles.

4) Chacune des Parties contractantes est convenue qu'il peut être exigé des exploitants d'aéronefs visés au paragraphe 3 du présent article qu'ils respectent les dispositions en matière de sécurité aérienne visées dans ce paragraphe et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour dans sa région ou le départ de cette région. Chaque Partie contractante veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa région pour protéger les aéronefs, contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

chargement. Chaque Partie contractante considérera également avec bienveillance toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière contre la sécurité de l'aviation civile.

5) Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident, de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sûrement audit incident ou à ladite menace.

Article 10

FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres dont elles auront besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées de la Partie appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11

CONVERSION ET TRANSFERT DES BÉNÉFICES

1) Sous réserve exclusivement d'éventuels règlements de change que pourrait imposer la Nouvelle-Zélande aux fins d'application uniforme, les entreprises désignées par Hong-Kong auront le droit de convertir et de transférer de Nouvelle-Zélande à Hong-Kong, à tout moment, leurs recettes locales en excédent des sommes déboursées localement.

2) Les entreprises désignées de la Nouvelle-Zélande auront le droit de convertir et de transférer de Hong-Kong en Nouvelle-Zélande, à tout moment, leurs recettes locales en excédant des sommes déboursées localement.

3) La conversion et le transfert de ces recettes seront autorisées sans restriction au taux de change applicable aux opérations courantes qui sera en vigueur à la date à laquelle les recettes seront présentées pour conversion et transfert et ne seront assujettis à aucune charge à l'exception de celles normalement prélevées par les banques pour les conversions et transferts de cette nature.

Article 12

REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES ET VENTES DE PRESTATIONS

1) Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit, en conformité des lois et règlement de l'autre Partie contractante qui régissent l'entrée, le séjour et l'emploi de personnels, de faire entrer et d'employer dans la région de l'autre Partie contractante les personnels administratifs, techniques et d'exploita-

tion et les autres personnels spécialisés qui seront nécessaires à l'exploitation des services convenus.

2) Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit de vendre, dans la région de l'autre Partie contractante, directement et à leur discrédition par l'entremise de leurs agents, des prestations de transport aérien. Chaque entreprise aura le droit de vendre ces prestations, et toute personne aura le droit de les acheter, en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 13

REDEVANCES D'USAGE

1) Aucune des Parties contractantes n'imposera ni n'autorisera l'imposition aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante, de redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises qui assurent des services aériens internationaux similaires.

2) Chaque Partie contractante encouragera ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent ses services et installations à se consulter et, lorsque cela sera possible, à le faire par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toute modification projetée des redevances d'usage devrait être notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leur point de vue avant son adoption. Chaque Partie contractante encouragera en outre, ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien à échanger les renseignements appropriés concernant les redevances d'usage.

Article 14

CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander des consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, les modalités d'application, la modification ou encore le respect du présent Accord. Ces consultations, qui pourront se dérouler entre autorités aéronautiques, débuteront dans les soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie en aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 15

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1) En cas de différend entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2) Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, les Parties contractantes pourront soumettre le différend à une personne ou un organisme choisi par elles à l'amiable; sinon, le différend sera, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres constitué de la manière suivante :

a) Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Dans les soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres désigneront d'un commun accord un troisième arbitre ressortissant d'un Etat qui peut être réputé neutre en ce qui concerne le différend et ce tiers arbitre agira en qualité de président du tribunal;

b) Si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été faite dans les délais indiqués ci-dessus, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les trente (30) jours à la désignation nécessaire. Si le Président estime être ressortissant d'un Etat qui ne peut être réputé neutre en ce qui concerne le différend, le Vice-Président le plus ancien qui ne puisse être récusé à ce titre procédera à la désignation.

3) Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal arbitral définira l'étendue de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie dans les trente (30) jours à compter de la date à laquelle le tribunal aura été constitué afin de déterminer précisément les questions qui feront l'objet de l'arbitrage et les procédures précises à suivre.

4) A moins que les Parties n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante déposera un mémoire dans les quarante-cinq (45) jours suivant la date à laquelle le tribunal aura été constitué. Les répliques devront être déposées dans les soixante (60) jours suivants. A la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt obligatoire des répliques.

5) Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivants la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les trente (30) jours suivant le dépôt de la deuxième réplique. Sa décision sera prise à la majorité.

6) Les Parties contractantes pourront déposer une demande d'éclaircissements concernant la sentence dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de sa réception, et ces éclaircissements seront fournis dans les quinze (15) jours à compter du dépôt de cette demande.

7) La sentence du tribunal aura force obligatoire pour les Parties contractantes.

8) Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre qu'elle aura désigné. Les autres frais du tribunal seront divisés en parts égales entre les Parties contractantes, y compris tous frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'accomplissement des démarches prévues à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article.

Article 16

AMENDEMENT

Tout amendement au présent Accord convenu entre les Parties contractantes prendra effet lorsqu'elles l'auront confirmé par écrit.

*Article 17***DÉNONCIATION**

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. L'Accord prendra fin à minuit (heure du lieu où la notification aura été reçue) immédiatement avant le premier anniversaire de la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

*Article 18***ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI**

Le présent Accord et toutes les modifications qui y seraient apportées seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19***ENTRÉE EN VIGUEUR**

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

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

FAIT à Hong-Kong, en double exemplaire, le 22 février 1991.

Pour le Gouvernement
de Hong-Kong :

ANSON CHAN

Pour le Gouvernement
de Nouvelle-Zélande :

WILLIAM ROBSON STOREY

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première partie

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées par Hong-Kong :

Hong-Kong - points intermédiaires - points en Nouvelle-Zélande - points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes ci-dessus seront choisis conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises désignées par Hong-Kong pourront, lors de n'importe quel vol, supprimer telles ou telles escales sur les routes indiquées ci-dessus et desservir les points intermédiaires et les points au-delà dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur origine à Hong-Kong. Aucun point ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire et point au-delà par le même vol.
3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué en des points situés en Nouvelle-Zélande, ou vice versa, à moins que les Parties n'en soient convenues autrement.
4. Aucun point situé en Chine continentale ne peut être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

Deuxième partie

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

Points en Nouvelle-Zélande - points intermédiaires - Hong-Kong - points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes ci-dessus seront choisis conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises désignées par la Nouvelle-Zélande pourront, lors de n'importe quel vol, supprimer telles ou telles escales sur les routes indiquées ci-dessus et desservir les points intermédiaires et les points au-delà dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur origine en Nouvelle-Zélande. Aucun point ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire et point au-delà par le même vol.
3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué à Hong-Kong, ou vice versa, à moins que les Parties n'en soient convenues autrement.
4. Aucun point situé en Chine continentale ne peut être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

LETTRE CONNEXE

BUREAU DES AFFAIRES EXTÉRIEURES ET DU COMMONWEALTH
LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT

Londres, le 16 décembre 1990

Monsieur le Gouverneur,

J'ai l'honneur de me référer au projet d'accord visant à l'organisation des transports aériens entre Hong-Kong et la Nouvelle-Zélande dont le texte a fait l'objet de négociations de mai 1987 à mars 1989.

Le Gouvernement du Royaume-Uni demeure responsable des relations extérieures de Hong-Kong jusqu'au 30 juin 1997. Mais le Royaume-Uni vous délègue toutefois, en vertu des présentes, les pouvoirs suivants :

- a) Conclure ledit Accord;
- b) Après en avoir reçu l'autorisation préalable à cet égard du Gouvernement du Royaume-Uni, consentir et confirmer tous amendements audit Accord;
- c) Jouir de tous droits conférés aux Parties et exécuter toutes obligations pesant sur elles en vertu de l'Accord.

Sous réserve de l'accord préalable du Gouvernement du Royaume-Uni, vous pouvez également mettre fin audit Accord conformément à ses dispositions.

Si des mesures quelconques devaient être prises au titre des conventions internationales visées audit Accord, elles le seraient, soit par le Royaume-Uni, soit, si opportun, par le Gouvernement de Hong-Kong agissant sous l'autorité du Gouvernement du Royaume-Uni.

Après l'entrée en vigueur de l'Accord, celui-ci sera enregistré par le Gouvernement du Royaume-Uni au nom du Gouvernement de Hong-Kong.

Veuillez agréer, etc.

DOUGLAS HURD

Monsieur David Wilson, K.C.M.G.
Gouverneur de Hong-Kong
