

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 AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT
OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE RE-
PUBLIC 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, 1944,²

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the
said Convention, for the purpose of establishing scheduled
air services between and beyond their respective
territories,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context
otherwise requires:

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

¹ Came into force on 1 May 1989 by notification, 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.

- 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;¹

- (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").

¹ 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 not 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 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971,³ 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

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

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

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

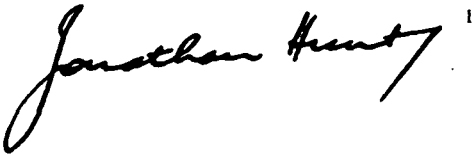
Entry into Force

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 ...27th..... 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", followed by a small superscripted number "1".

For the Government
of the Republic of Indonesia:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Azwar Anas", followed by a small superscripted number "2".

¹ Jonathan Hunt.

² 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:

<u>Points of Departure</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points Beyond</u>
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]

ACCORD¹ 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 1944²,

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

¹ Entré en vigueur le 1^{er} mai 1989 par notification, 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.

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 1982¹;

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 privilèges 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'agrément 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.

¹ 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 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

TRAFIC 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 aéronautiques.

3. Tout tarif applicable à un service convenu est soumis aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date proposée pour son application, ceci à moins que les autorités aéronautiques 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 aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes est susceptible d'exiger.

4. Si, à réception de toute soumission faite au titre du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne sont pas satisfaites du tarif proposé, elles avisent les autorités aéronautiques 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 aéronautiques 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 aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif de gré à gré. Les consultations entre les autorités aéronautiques se tiennent dans les conditions fixées à l'article 12 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques 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'étroite 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 DIFFÉREND

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 privilèges 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 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, 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.

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *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 notifiées 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.

