

No. 33216

**NEW ZEALAND
and
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**

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

Authentic texts: English and German.

Registered by New Zealand on 11 October 1996.

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

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

Textes authentiques : anglais et allemand.

Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 11 octobre 1996.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN NEW ZEALAND AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

New Zealand
and
the Federal Republic of Germany

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

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

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

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

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

Article 2

Grant of Rights

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

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

and

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

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

(3) Nothing in paragraphs (1) and (2) of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3

Designation and Authorization of Airlines

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

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

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

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

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

Article 4

Revocation or Suspension of Operating Authorizations

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

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

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

Article 5

User Charges

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

Article 6

Customs Duties

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

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

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

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

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

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

Article 7

Transfer of Earnings

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

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

Article 8

Principles Governing Operation of Air Services

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

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

(3) The international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of such airline to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party, and points in third countries, shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

- a) The traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;
- c) the requirements of an economical operation of through traffic routes.

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

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

Article 9

Provision of Statistics

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

Article 10

Tariffs

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

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

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

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

(5) If no accord as envisaged in paragraph (4) above is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of Article 14 of the present Agreement shall apply. Until such time as a settlement has been reached through arbitration, the Contracting Party which has withheld its consent to a given tariff, shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the tariff previously in effect.

Article 11

Airline Representation

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

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

Article 12

Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³ and any other convention relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties are party.

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

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

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).

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

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

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

Article 13

Consultation

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

Article 14

Settlement of Disputes

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

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

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

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

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

Article 15

Multilateral Air Transport Conventions

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

Article 16

Registration with ICAO

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

Article 17

Termination

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

Article 18

Entry into Force

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

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

For New Zealand:

Handwritten signature of Richard W. Prebble, representing New Zealand.

For the Federal Republic
of Germany:

Handwritten signature of Jürgen Rühfus, representing the Federal Republic of Germany.

¹ Richard W. Prebble.

² Jürgen Rühfus.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND NEUSEELAND ÜBER DEN LUFTVERKEHR

**Die Bundesrepublik Deutschland
und
Neuseeland -**

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

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

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

Artikel 2

Gewährung von Rechten

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

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

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

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

Artikel 3

Bezeichnung und Genehmigung von Unternehmen

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

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

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

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

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

Artikel 4

Widerruf oder Aussetzung von Betriebsgenehmigungen

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

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

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

Artikel 5

Benutzergebühren

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

Artikel 6

Zölle

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 7

Transfer von Einkünften

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

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

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

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

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

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

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

Artikel 9

Übermittlung von Statistiken

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

Artikel 10

Tarife

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

Artikel 11

Vertretung der Luftfahrtunternehmen

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

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

Artikel 12

Luftsicherheit

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

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

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

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

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

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

Artikel 13

Konsultationen

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

Artikel 14

Beilegung von Streitigkeiten

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

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

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

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

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

Artikel 15

Mehrseitige Luftverkehrsübereinkommen

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

Artikel 16

Registrierung bei der ICAO

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

Artikel 17

Kündigung

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

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

Artikel 18

Inkrafttreten

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

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

Für die Bundesrepublik
Deutschland:



Für Neuseeland:



EXCHANGE OF NOTES

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER STAATSSSEKRETÄR
DES AUSWÄRTIGEN AMTS

Bonn, 2. November 1987

Herr Minister,

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

Fluglinienplan

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

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

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

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

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

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

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



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

[TRANSLATION — TRADUCTION]¹

THE STATE SECRETARY
OF THE FEDERAL FOREIGN OFFICE

Bonn, 2 November 1987

My dear Minister,

[*See note II*]

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

Dr. JÜRGEN RUHFUS

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

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

II

THE MINISTER FOR STATE OWNED ENTERPRISES
OF NEW ZEALAND

Bonn, 2 November 1987

My dear State Secretary,

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

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

Route Schedule

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

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

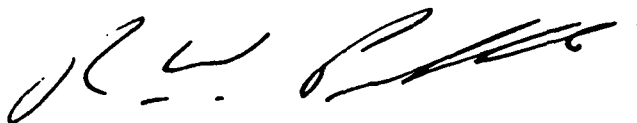
- II. Routes to be operated by airlines designated by New Zealand:

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

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

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

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



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

¹ Richard W. Prebble.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LA
NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE

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

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², et

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

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

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

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

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

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

Article 2

OCTROI DES DROITS

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

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

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.

- a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b) Le droit d'atterrir sur son territoire à des fins non commerciales; et
- c) Le droit d'atterrir sur son territoire aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 du présent article afin d'y embarquer ou débarquer à titre commercial des passagers, du courrier ou des marchandises.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées des Parties contractantes seront autorisées à assurer des services aériens internationaux seront spécifiées dans un tableau des routes à convenir moyennant un échange de notes entre les gouvernements des Parties contractantes.

3. Aucune disposition des paragraphes 1 ou 2 du présent article ne sera réputée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer à titre onéreux, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier destinés à d'autres points du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES

1. Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord pourront être ouverts à n'importe quel moment, à condition :

a) Que la Partie contractante à laquelle auront été accordés les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 ait désigné par écrit une ou plusieurs entreprises; et

b) Que la Partie contractante qui a accordé ces droits ait autorisé l'entreprise ou les entreprises désignées à commencer d'assurer les services aériens en question.

2. La Partie contractante qui aura accordé ces droits devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation du service aérien international.

3. Chacune des Parties contractantes pourra exiger qu'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante lui apporte la preuve qu'elle remplit les conditions voulues pour respecter les prescriptions des lois et règlements de la première Partie contractante qui régissent le trafic aérien international.

4. Chacune des Parties contractantes pourra refuser l'exercice des droits prévus à l'article 2 du présent Accord à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante, si cette entreprise n'est pas en mesure d'apporter sur demande la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants ou de sociétés de l'autre Partie contractante ou entre les mains de cette Partie elle-même.

Article 4

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

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

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

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

Article 5

LES DROITS OU TAXES D'USAGE

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

Article 6

DROITS DE DOUANE

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

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

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

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

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

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

Article 7

TRANSFERT DES RECETTES

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

Article 8

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS

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

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

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

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

b) A la demande de trafic qui existe dans les régions desservies par les services aériens, compte tenu des services aériens locaux et régionaux;

c) Aux nécessités d'une exploitation économique des services long-courriers.

4. Afin d'assurer aux entreprises désignées un traitement équitable et égal, la fréquence des services, les types d'aéronefs à utiliser en fonction de leur capacité, ainsi que les horaires des vols, devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

5. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes devront, s'il y a lieu, s'efforcer de parvenir à un arrangement satisfaisant concernant la capacité et la fréquence des transports.

Article 9

FOURNITURE DE STATISTIQUES

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

Article 10

TARIFS

1. Le terme « tarif » s'entend du prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises et des conditions dans lesquelles ce prix s'applique, y compris les commissions et conditions liées aux prestations d'agence et à d'autres prestations auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport de courrier.

2. Les tarifs à appliquer sur les routes indiquées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Ils devront tenir compte des frais d'exploitation, des conditions de concurrence existantes et du marché, ainsi que des intérêts des usagers des transports.

3. Les tarifs devront être présentés pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard 30 jours avant la date projetée de leur mise en vigueur. Ce délai pourra être réduit dans des cas spéciaux si les autorités aéronautiques y consentent.

4. Si l'une des Parties contractantes n'accepte pas un tarif présenté pour approbation conformément au paragraphe 3 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer de gré à gré le tarif applicable. Des consultations entre les autorités aéronautiques auront lieu conformément à l'article 13 du présent Accord.

5. Si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne peuvent conclure un accord du type envisagé au paragraphe 4 ci-dessus, les dispositions de

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

Article 11

REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

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

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

Article 12

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Conformément aux droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice du caractère général des droits et des obligations qui leur incombent en vertu du droit international, les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 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 à laquelle les deux Parties contractantes seraient parties.

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

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

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).

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

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

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

Article 13

CONSULTATIONS

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

Article 14

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

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

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

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

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

Article 15

CONVENTIONS MULTILATÉRALES RELATIVES AUX TRANSPORTS AÉRIENS

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

Article 16

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

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

Article 17

DÉNONCIATION

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

Article 18

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

Pour la Nouvelle-Zélande :

RICHARD W. PREBBLE

Pour la République
fédérale d'Allemagne :

JÜRGEN RUHFUS

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES

I

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT
AUX AFFAIRES ÉTRANGÈRES FÉDÉRALES

Bonn, le 2 novembre 1987

Monsieur le Ministre,

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

TABLEAU DES ROUTES

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

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

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

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

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

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

Dr JÜRGEN RUHFUS

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

II

LE MINISTRE DES ENTREPRISES D'ÉTAT
DE NOUVELLE-ZÉLANDE

Bonn, le 2 novembre 1987

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

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

[*Voir note I*]

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

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

R. W. PREBBLE

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