

**No. 34912**

---

**New Zealand  
and  
South Africa**

**Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of South Africa on Air Services (with route schedule). Cape Town, 19 August 1997**

**Entry into force:** *17 October 1997 by notification, in accordance with article 19*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *New Zealand, 1 July 1998*

---

**Nouvelle-Zélande  
et  
Afrique du Sud**

**Accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de l'Afrique du Sud relatif aux services aériens (avec tableau de route). Le Cap, 19 août 1997**

**Entrée en vigueur :** *17 octobre 1997 par notification, conformément à l'article 19*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Nouvelle-Zélande, 1er juillet 1998*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA ON AIR  
SERVICES

The Government of New Zealand and the Government of the Republic of South Africa,

Hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;<sup>1</sup>

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between the peoples of their respective territories and of strengthening economic relations between the two countries;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

Have agreed as follows:

*Article I. Definitions*

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

(a) "Aeronautical authorities" means the Minister responsible for Civil Aviation or any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

(b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail;(c) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

(d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

(e) "Designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(f) "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

---

1. United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295.

(g) "Air services", "international air service", "airline" and "stop for non- traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention; and

(h) "Territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, 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 grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by a designated airline of the other Contracting Party:

(a) To fly without landing across the territory of the first Contracting Party;

(b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) To make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the agreed services, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in sub-article (1) shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated in terms of Article 3 (Designation and Authorization), shall have the rights provided for in paragraphs (a) and (b) of sub-article (1).

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary re-arrangements of such routes, including the temporary granting of alternative rights, as mutually decided by the Contracting Parties.

### *Article 3. Designation and Authorisation*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorisation), the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to an airline so designated the appropriate operating authorisations for the agreed services for which that airline has been designated.

3. Upon receipt of such authorisations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

4. For the purpose of granting the appropriate operating authorisation provided for in sub-article (2), the aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to satisfy them that the airline concerned is qualified to fulfil the conditions prescribed in terms of the domestic law normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

#### *Article 4. Revocation and Limitation of Authorisation*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorisations referred to in Article 3 (Designation and Authorisation) with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorisations or impose conditions, temporarily or permanently:

(a) In the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the domestic law normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

(b) In the event of failure by such airline to comply with the domestic law of that Contracting Party;

(c) In the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and

(d) In the event that the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the domestic law referred to above, the rights enumerated in sub-article (1) of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 14 (Consultations).

#### *Article 5. Applicability of Domestic Law*

1. The domestic law of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The domestic law of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

*Article 6. Recognition of Certificates  
and Licences (Safety)*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated 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 provided that such certificates or licences were issued or validated pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and operation of a designated airline. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorisation or technical permission of an airline designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

*Article 7. Aviation Security*

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

---

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

2. *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in sub-article (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat to civil aviation.

5. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined for the territory of the first Contracting Party.

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

7. Should one Contracting Party encounter difficulties with regard to the application of the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of sub-article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorisation). If required by an emergency, a Contracting Party may take action in terms of that sub-article prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this sub-article shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

*Article 8. Customs Duties*

*and Other Charges*

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during a flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in sub-article (1)

(a) Introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) Retained on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

(c) Taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

*Article 9. Principles Governing*

*the Operation of Agreed Services*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services.

2. In the operation of the agreed services by a designated airline of either Contracting Party, the interests of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the agreed services which the latter operates on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the routes specified in the Annex. They shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate for the current and reasonably anticipated re-

quirements of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points in the territories of third countries on the routes specified in the Annex shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) Traffic requirements of the areas through which the airline passes, local and regional air services being taken into account; and

(c) The requirements of through airline operations.

#### *Article 10. Tariffs*

1. The tariffs applicable between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation, the interests of users, reasonable profit, class of service and, when it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating over whole or part of the routes specified in the Annex.

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require tariffs for an agreed service to be filed for approval (in such form as they may separately require), in which case such filing shall be submitted at least sixty (60) days before the proposed effective date, unless those aeronautical authorities permit the filing to be made at shorter notice.

3. Such tariffs may be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties seeking approval of the tariffs. However, a designated airline will not be precluded from proposing a tariff unilaterally, nor the aeronautical authorities from approving such a tariff.

4. Where any tariffs are required to be filed, such tariffs shall be treated as having been approved unless within thirty (30) days of the tariff being filed, or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may mutually decide, the aeronautical authorities of both Contracting Parties have informed each other in writing that they do not approve the proposed tariff. In the event of the period for filing being reduced, as provided for in sub-article (2) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. The tariffs charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a State which is not a Contracting Party shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and of such non-Contracting State respectively, provided, however, that the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of their own airlines for services between the same points. A designated airline of either 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 no less than fifteen (15) days' notice provided, however, that a Contracting



Party shall permit the designated airline concerned to apply the same tariffs as its own airlines for services between the same points.

*Article 11. Airline Representation*

1. A designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity and subject to sub-article (3), to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

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 referred to in sub-article (1) shall be subject to the domestic law of the other Contracting Party and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visitor visas or other similar documents to the said representatives and staff.

*Article 12. Commercial*

*Opportunities and Transfer of Funds*

1. Any designated airline of one Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Such designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, to the extent permitted by the domestic law of that territory, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency, or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

3. Each Contracting Party grants to any designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure and taxes earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

4. In the event that there is no official exchange rate, the transfer of earnings shall be effected at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.

*Article 13. Statistics*

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements

of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airline between the points in the territory of the other Contracting Party and other points on the routes specified in the Annex.

*Article 14. Consultation*

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 this Agreement, and shall also consult when necessary to provide for amendment thereof.

2. Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall, subject to Article 7 (Aviation Security) begin within a period of sixty (60) days of receipt of a written request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

*Article 15. Settlement of Disputes*

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute 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 arbitrators. 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 provided that the President is not a national of either Contracting Party, in which case the Vice President of that Council may be so requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall, subject to applicable domestic law, comply with any decision given under sub-article (2).

4. The tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.

5. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision under sub-article (2), the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party.

6. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the interim costs of arbitration.

*Article 16. Amendment of Agreement*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 14 (Consultation) and shall be effected by an Exchange of Notes, through the diplomatic channel, and shall come into force on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of the relevant constitutional requirements.

2. This Agreement shall, *mutatis mutandis*, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which become binding on both Contracting Parties, in accordance with their respective constitutional requirements.

*Article 17. Termination*

Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. 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, the 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 any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 19. Entry Into Force*

This Agreement shall enter into force on the date on which each Contracting Party has notified the other, in writing through the diplomatic channel, of its compliance with the constitutional requirements necessary for the implementation of this Agreement. The date of entry into force shall be the date of the last notification.

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

Done in duplicate at Cape Town on this 19th day of August 1997, in the English language.

For and on behalf of

the Government of New Zealand:

DR. LOCKWOOD SMITH  
Minister of International Trade

For and on behalf of

The Government of the Republic

of South Africa:  
S. R. MAHARAJ  
Minister of Transport

ANNEX

*Route Schedule*

For the designated airline of the Republic of South Africa Point of origin Intermediate point(s) Points in New Zealand Point(s) beyond Points in the Republic of South Africa To be advised at a later stage Any point To be advised at a later stage For the designated airline of New Zealand Point of origin Intermediate point(s) Points in the Republic of South Africa Point(s) beyond Points in New Zealand To be advised at a later stage Any point To be advised at a later stage Notes on the routes to be operated by the designated airlines

1. Any point on the above routes may, at the option of the airline concerned, be omitted on any or all flights provided that any service either begins or terminates in the territory of the country designating the airline.

2. Fifth freedom traffic rights at intermediate and beyond points shall be negotiated and decided by the Aeronautical Authorities.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET  
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE RELAT-  
IF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République sud-africaine, Ci-après dénommés "les Parties contractantes",

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,<sup>1</sup>

Reconnaissant l'importance des transports aériens en tant que moyen de créer et de préserver l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples de leurs territoires respectifs ainsi que du renforcement des relations économiques entre les deux pays,

Désireux de conclure un accord aux fins de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Désireux de garantir au plus haut degré la sûreté et la sécurité du transport aérien international,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation, on entend par :

a) "Autorités aéronautiques", le Ministre chargé de l'aviation civile ou toute autre autorité ou personne habilitée à assumer les fonctions exercées par lesdites autorités;

b) "Services convenus", les services aériens réguliers assurés sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier;

c) "Accord", le présent Accord, son annexe et toute modification qui pourrait y être apportée;

d) "Convention", la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et toute modification des annexes ou de la Convention adoptée conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et modifications seront entrées en vigueur pour les deux Parties contractantes;

e) "Entreprise de transport aérien désignée", une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées et autorisées conformément à l'article 3 du présent Accord;

f) "Tarifs", les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et

---

1. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295.

conditions concernant les services d'agence et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et conditions applicables au transport du courrier;

g) Les expressions "services aériens", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens qui leur est donné respectivement à l'article 96 de la Convention;

h) Le terme "territoire" a le sens qui lui est donné à l'article 2 de la Convention, étant entendu que, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, ce terme exclut les Iles Cook, Nioué et Tokelaou.

### *Article 2. Octroi des droits*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants, en vue de l'exploitation de services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie

a) Le droit de survoler le territoire de la première Partie contractante sans y faire escale;

b) Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) Le droit de faire sur ledit territoire des escales aux fins d'embarquer et de débarquer en trafic international, dans le cadre de l'exploitation des services convenus, des passagers, du fret et du courrier, conjointement ou séparément.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret et du courrier transportés à titre onéreux ou au titre d'un contrat de louage à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles visées à l'article 3 (Désignation et autorisation) bénéficieront des droits prévus aux alinéas a et b du paragraphe 1 ci-dessus.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'assurer un service sur ses itinéraires habituels, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réorganisant temporairement comme il convient ces itinéraires, y compris par l'octroi temporaire de droits alternatifs convenus mutuellement par les Parties contractantes.

### *Article 3. Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui exploiteront les services convenus, ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation.

2. Au reçu de cette désignation et sous réserve des dispositions de l'article 4 (Annulation et limitation de l'autorisation), les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans retard à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations d'ex-

ploitation appropriées pour les services convenus en vue desquels cette entreprise a été désignée.

3. Au reçu de ces autorisations, ladite entreprise de transport aérien peut à tout moment entamer l'exploitation totale ou partielle des services convenus à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

4. Aux fins de l'octroi de l'autorisation d'exploitation appropriée prévue au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante qu'elle lui fournisse la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation nationale normalement appliquée par ces autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

#### *Article 4. Annulation et limitation*

##### *de l'autorisation*

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante auront le droit de refuser d'accorder les autorisations visées à l'article 3 (Désignation et autorisation) pour une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, d'annuler ou de suspendre ces autorisations ou d'imposer des conditions à titre provisoire ou permanent :

a) Si l'entreprise ne remplit pas les conditions prévues par la législation nationale que les autorités aéronautiques appliquent normalement et raisonnablement, conformément à la Convention;

b) Si cette entreprise de transport aérien contrevient à la législation nationale de cette Partie contractante;

c) Si elles n'ont pas l'assurance qu'une part importante et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont détenus par la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou par ses ressortissants; et

d) Si l'entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins que cela ne soit nécessaire pour mettre immédiatement fin à des infractions à la législation nationale visée ci-dessus, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article ne pourront s'exercer qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 14 (Consultations).

#### *Article 5. Application de la*

##### *législation nationale*

1. La législation nationale de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, le séjour et le départ, sur son territoire, des aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs devra être respectée par toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante lors de l'entrée, du séjour et du départ de ses aéronefs.



2. La législation nationale de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, le contrôle, le transit, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine devra être respectée sur le territoire de cette Partie contractante par toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante et par, ou au nom de, ses équipages, passagers, fret et courrier lors du transit, de l'entrée, du départ et du séjour.

3. Aucune des Parties contractantes ne donnera à sa propre entreprise de transport aérien désignée ni à aucune autre la préférence sur une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux similaires, en ce qui concerne l'application de sa réglementation en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements analogues.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée à cet effet ne feront l'objet d'aucun examen, si ce n'est pour des raisons de sécurité aérienne ou de recherche de drogues ou dans des circonstances spéciales. Les bagages et le fret en transit direct seront exempts de droits de douane et autres taxes similaires.

*Article 6. Reconnaissance des  
certificats et permis (sécurité)*

1. Les certificats de navigabilité, certificats d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie pour l'exploitation des services convenus, à condition que ces certificats ou permis aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies par la Convention. Chaque Partie contractante se réserve néanmoins le droit de ne pas reconnaître la validité des certificats d'aptitude et des permis délivrés par l'autre Partie à ses propres ressortissants, pour le survol de son propre territoire ou l'atterrissage sur celui-ci.

2. Chaque Partie contractante pourra demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante pour ses installations aéronautiques, ses équipages, ses aéronefs et le fonctionnement d'une entreprise de transport aérien désignée. Si, à l'issue de ces consultations, l'une des Parties contractantes constate que l'autre Partie contractante n'applique et n'administre pas effectivement, dans ces domaines, des normes et conditions de sécurité au moins égales aux normes minimales prévues par la Convention, elle avisera l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures qu'elle jugera nécessaires pour assurer le respect de ces normes minimales; l'autre Partie contractante devra alors prendre les mesures correctives qui s'imposent. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, d'annuler ou de limiter l'autorisation ou le permis technique de toute entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante si celle-ci ne prend pas les mesures voulues dans des délais raisonnables.

*Article 7. Sécurité aérienne*

1. Compte tenu des droits et des obligations qui leur incombent en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale fait partie intégrante du

présent Accord. Sans préjudice de l'ensemble de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>, ainsi que de tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile contraignant pour les deux Parties contractantes.

2. Chacune des Parties contractantes prêtera à l'autre, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages ainsi que des aéroports et des installations de navigation aérienne, et toute autre menace visant la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs ayant leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions.

4. Chacune des Parties contractantes reconnaît que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 ci-dessus et imposées par l'autre Partie à l'entrée et au séjour sur son territoire ainsi qu'au départ de ce territoire. Elle veillera à ce que soient effectivement prises sur son territoire des mesures suffisantes pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main et de soute ainsi que des marchandises et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Par ailleurs, chaque Partie contractante examinera dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie contractante visant à ce que la première Partie contractante prenne des mesures de sécurité spéciales pour faire face à une menace particulière visant l'aviation civile.

5. Chacune des Parties contractantes examinera également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante tendant à conclure des accords administratifs réciproques en vertu desquels les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes sont autorisées à procéder sur le territoire de l'autre Partie contractante à leur évaluation propre des mesures de sécurité appliquées par les exploitants d'aéronefs aux vols à destination du territoire de la première Partie contractante.

6. Lorsque surviendra un incident ou la menace d'un incident visant la capture illicite d'un aéronef civil ou tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers, de son équipage, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et autres mesures appropriées visant à mettre fin rapidement et sans risque à cet incident ou à cette menace.

---

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

2. *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

7. Dans le cas où l'une des Parties contractantes aurait des difficultés à appliquer les dispositions du présent article relatives à la sécurité aérienne, les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes pourront demander à consulter d'urgence les autorités aériennes de l'autre Partie. En cas d'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours de l'introduction de cette demande, le paragraphe 1 de l'article 4 (Annulation et limitation de l'autorisation) pourra être appliqué. Si l'urgence de la situation l'exige, une des Parties contractantes pourra agir conformément audit paragraphe avant l'expiration du délai de quinze (15) jours. Toute mesure prise en vertu dudit paragraphe sera suspendue dès que l'autre Partie contractante se sera conformée aux dispositions du présent article en matière de sécurité.

#### *Article 8.*

##### *Droits de douane et autres redevances*

1. Sur la base de la réciprocité et dans toute la mesure compatible avec sa législation nationale, chaque Partie contractante accordera à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante l'exemption des restrictions à l'importation et l'exonération des droits de douane, des droits d'accise, des frais d'inspection et autres droits et redevances nationaux sur les aéronefs, les carburants, huiles et lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), l'équipement courant des aéronefs, les provisions de bord (y compris les alcools, tabacs et autres produits destinés à être vendus aux passagers en quantités limitées pendant le vol), et autres fournitures destinées à être consommées ou utilisées exclusivement dans le cadre du fonctionnement ou de l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de cette Partie contractante exploitant les services convenus.

2. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux articles et fournitures énumérés au paragraphe 1 qui seront:

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte;

b) conservés à bord des aéronefs de toute entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie ou au départ de ce territoire;

c) embarqués à bord des aéronefs de toute entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus;

que ces articles et fournitures soient ou non utilisés ou consommés en totalité sur le territoire de la Partie contractante qui accorde l'exonération, à condition qu'il n'y ait pas, sur le territoire de ladite Partie contractante, transfert de la propriété de ces articles et fournitures.

3. L'équipement de bord courant ainsi que les matériels et fournitures demeurant normalement à bord des aéronefs de toute entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de cette dernière. Dans ce cas, ils pour-

ront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conforme à la réglementation douanière.

*Article 9.*

*Principes régissant l'exploitation*

*des services convenus*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter les services convenus dans des conditions égales et équitables.

2. Dans le cadre de l'exploitation des services convenus, les entreprises désignées des deux Parties contractantes prendront en considération les intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services convenus que cette dernière assure sur la totalité ou une partie de la même route.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes précisées à l'annexe au présent Accord. Ils devront viser essentiellement à fournir, pour un coefficient de charge normal, une capacité suffisante pour répondre à la demande courante et normalement prévisible en matière de transport de passagers, de fret et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transport aérien.

4. Le transport de passagers, de fret et de courrier, tant embarqués que déchargés en des points des routes indiquées à l'annexe au présent Accord situés sur le territoire de pays tiers devra s'effectuer conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) Aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services aériens locaux et régionaux; et
- c) Aux exigences de l'exploitation de services directs.

*Article 10. Tarifs*

1. Les tarifs applicables entre les territoires des deux Parties contractantes seront fixés à un taux acceptable, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment les frais d'exploitation, l'intérêt des usagers, la réalisation d'un bénéfice et l'offre d'une qualité normale et, si jugé nécessaire, les tarifs pratiqués par les autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie des routes précisées à l'annexe au présent Accord.

2. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante pourront exiger que les tarifs relatifs à un service convenu soient soumis pour approbation (sous la forme qu'elles imposeront chacune). Dans ce cas, les tarifs seront soumis soixante (60) jours au

moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, à moins que ces autorités ne consentent à un délai plus court.

3. Ces tarifs pourront être déterminés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes qui les soumettent pour approbation. Un tarif pourra néanmoins être proposé unilatéralement par une entreprise de transport aérien désignée et approuvé par les autorités aéronautiques.

4. Lorsque les tarifs doivent être soumis pour approbation, ils seront réputés approuvés si, dans le délai de trente (30) jours de leur soumission, ou dans un délai plus court fixé d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, ces autorités ne se sont pas informées mutuellement par écrit qu'elles n'approuvaient pas les tarifs envisagés. Si le délai de soumission est réduit comme prévu au paragraphe 2 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent convenir que le délai dans lequel elles doivent notifier leur désaccord est fixé à moins de trente (30) jours.

5. Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pour les transports entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un Etat tiers seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et de celles de l'Etat tiers. Toutefois, ces autorités ne devront pas imposer des tarifs différents de ceux pratiqués par leurs propres entreprises de transport aérien pour des services exploités entre les mêmes points. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante devra soumettre ces tarifs aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en se conformant à leurs prescriptions. L'approbation de ces tarifs pourra être retirée moyennant un préavis de quinze (15) jours au moins, à condition toutefois que la Partie contractante autorise l'entreprise concernée à appliquer les mêmes tarifs que ses propres entreprises de transport aérien pour des services exploités entre les mêmes points.

#### *Article 11.*

##### *Représentation des*

##### *entreprises de transport aérien*

1. Toute entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties contractantes sera autorisée, sur la base de la réciprocité et sous réserve des dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, à faire venir et à installer sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et son personnel commercial, opérationnel et technique pour les besoins de l'exploitation des services convenus. 2. Toute entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pourra choisir soit d'utiliser son propre personnel, soit de faire appel aux services d'une autre organisation, compagnie aérienne ou entreprise de transport aérien exerçant ses activités sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer ces services sur ce territoire. 3. Les représentants et le personnel visés au paragraphe 1 seront assujettis aux lois et règlements nationaux de l'autre Partie contractante et, sous réserve de ces lois et règlements, chaque Partie contractante devra, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, accorder à ces représentants et ce personnel les permis de travail, visas ou autres documents similaires nécessaires.

*Article 12.*

*Activités commerciales*

*et transfert de fonds*

1. Toute entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes aura le droit de vendre des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement et, si elle le décide, par l'intermédiaire de ses agents, dans la monnaie du pays ou, dans la mesure où la législation nationale de l'autre Partie contractante le permet, en devises librement convertibles d'autres pays. De même, toute personne pourra librement acheter ces titres de transport et s'acquitter du paiement en devises acceptées par l'entreprise de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes auront le droit de payer les dépenses courantes effectuées sur le territoire de l'autre Partie contractante dans la monnaie locale ou, si les règlements relatifs à la monnaie locale le permettent, en monnaies librement convertibles.

3. Chaque Partie contractante accorde à toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, les recettes en excédent des dépenses et des impôts qu'elle aura réalisées sur le territoire de la première Partie contractante au titre du transport de passagers, de courrier et de fret.

4. En l'absence de taux de change officiel, le transfert des recettes s'effectuera aux taux du marché des changes applicables aux billets.

*Article 13. Statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront sur demande aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les états statistiques périodiques et autres normalement requis afin de vérifier la capacité correspondant aux services convenus y compris, mais non exclusivement, les états statistiques relatifs au trafic assuré par leur entreprise de transport aérien désignée entre les points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'autres points situés sur les routes indiquées à l'annexe au présent Accord.

*Article 14. Consultations*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront, selon que de besoin, pour s'assurer de l'application et du respect des dispositions du présent Accord et, si nécessaire, pour y apporter des modifications. 2. Chaque Partie contractante pourra demander une consultation, qui pourra avoir lieu oralement ou par correspondance et, sous réserve de l'article 7 (Sécurité aérienne), devra se tenir dans un délai de soixante (60) jours après réception d'une demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'un délai plus long.

*Article 15. Règlement des différends*

1. S'il s'élève entre les Parties contractantes un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, celles-ci s'efforcent dans un premier temps de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler leur différend par la négociation, elles pourront convenir de le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminé. A défaut, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra le soumettre à la décision d'un tribunal de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nommera son arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date à laquelle elle aura reçu de l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, notification de la demande d'arbitrage, et le troisième arbitre sera désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou à son vice-président si le président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre devra être un ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal d'arbitrage.

3. Sous réserve de la législation nationale applicable, les Parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Le tribunal déterminera les limites de sa compétence conformément au présent Accord et établira sa propre procédure.

5. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ou son entreprise de transport aérien désignée manque à se conformer à une décision rendue conformément au paragraphe 2 du présent article, et aussi longtemps qu'elle le fera, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre ou annuler tous droits ou privilèges qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante ou à son ou ses entreprises de transport aérien désignées.

6. Sous réserve de la décision définitive du tribunal, les Parties contractantes assument par parts égales les frais provisoires de l'arbitrage.

*Article 16. Modification de l'Accord*

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, cette modification sera convenue conformément aux dispositions de l'article 14 (Consultations) et s'effectuera par échanges de notes diplomatiques. Cette modification entrera en vigueur à une date qui sera fixée par les Parties contractantes. Cette date dépendra de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises.

2. Le présent Accord sera réputé, mutatis mutandis, être modifié par les dispositions de toute convention internationale ou de tout accord multilatéral qui pourra prendre force obligatoire pour les deux Parties contractantes conformément à leurs prescriptions constitutionnelles respectives.

*Article 17. Dénonciation*

L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra à tout moment, à partir de l'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de le dénoncer. Cette décision devra être notifiée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la réception par l'autre Partie contractante de cette notification, à moins que celle-ci ne soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après qu'elle aura été reçue par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 18. Enregistrement*

Le présent Accord et toute modification qui y serait apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle chacune des Parties contractantes aura informé l'autre par écrit, par la voie diplomatique, de l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires pour la mise en œuvre du présent Accord. La date d'entrée en vigueur sera la date de la dernière notification.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

Fait en double exemplaire au Cap, le 19 août 1997, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement

de la Nouvelle-Zélande :  
Le Ministre du commerce international,  
LOCKWOOD SMITH

Pour le Gouvernement

de la République sud-africaine :  
Le Ministre du transport,  
S. R. MAHARAJ



ANNEXE

Tableau des routes Pour l'entreprise de transport aérien désignée de la République sud-africaine : Point de départ Point(s) intermédiaire(s) Points situés en Nouvelle-Zélande Point(s) au-delà Points situés dans la République sud-africaine À communiquer ultérieurement Tout point À communiquer ultérieurement Pour l'entreprise de transport aérien désignée de la Nouvelle-Zélande : Point de départ Point(s) intermédiaire(s) Points situés en République sud-africaine Point(s) au-delà Points situés en Nouvelle-Zélande A communiquer ultérieurement

Tout point À communiquer ultérieurement Notes relatives aux routes qui seront desservies par les entreprises de transport aérien désignées:

1. Tout point sur les routes ci-dessus pourra, au gré de l'entreprise de transport aérien concernée, être omis sur un vol ou sur tous les vols, à condition que le point de départ ou le point d'arrivée de tous les services soit situé sur le territoire du pays qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

2. Les autorités aéronautiques négocieront et détermineront les droits de trafic de cinquième liberté aux points intermédiaires et au-delà.

