

No. 34913

**New Zealand
and
Singapore**

**Air Services Agreement between the Government of the Republic of Singapore and
the Government of New Zealand (with annexes). Wellington, 27 November 1997**

Entry into force: 27 November 1997 by signature, in accordance with article 16

Authentic text: *English*

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

**Nouvelle-Zélande
et
Singapour**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de
Singapour et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande (avec annexes).
Wellington, 27 novembre 1997**

Eutrée en vigueur : 27 novembre 1997 par signature, conformément à l'article 16

Texte authentique : *anglais*

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

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND

The Government of the Republic of Singapore and the Government of New Zealand (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Recognising that Asia-Pacific Economic Cooperation member economies, through the Bogor Declaration of Common Resolve, agreed to eliminate impediments to economic cooperation and integration and committed themselves to free and open trade in goods, services and investment no later than 2010, and in the case of developing economies no later than 2020;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;¹

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Singapore, the Minister for Communications, and the Civil Aviation Authority of Singapore, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister, and, in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister;

(b) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(c) "Air transport" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

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

(d) "Airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) Any amendment that has entered into force under Article 94 (a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

(ii) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

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

(g) "International air transport" means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;

(h) "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transport charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(i) "Scheduled" means a series of flights performed by aircraft for the transport of passengers, cargo and mail between two or more points, where the flights are so regular or frequent as to constitute a systematic service, whether or not in accordance with a published timetable, and which are operated in such a manner that each flight is open to use by members of the public;

(j) "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 Tokelau.

Article 2. Grant of Rights

(1) Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transport by the airlines of the other Party:

- (a) The right to fly across its territory without landing;
- (b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) The rights otherwise specified in this Agreement.

(2) Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3. Designation and Authorisation

(1) Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transport in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of international air transport specified in Annex I or in Annex II or in both.

(2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) The airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the, airline;

(b) Effective control of that airline is vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

(c) The airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application or applications; and

(d) The Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4. Revocation of Authorisation

(1) Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

(a) That airline is not incorporated and does not have its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;

(b) Effective control of that airline is not vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

(c) That airline has failed to comply with the laws, regulations and rules referred to in Article 5 (Application of Laws, Regulations and Rules) of this Agreement; or

(d) The other Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety).

(2) Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1(c) or 1(d) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

(3) This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5. Application of Laws,

Regulations and Rules

(1) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines. (2) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations and rules relating to entry, clear-

ance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's airlines. (3) Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air transport in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations. (4) Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either 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. Safety

(1) Each Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the international air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Party. (2) Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7. Aviation Security

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the 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 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 September 14, 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970,² the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971³, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Parties.

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

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

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

(2) The 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

(3) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

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

(7) Each Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Party which is subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference and which lands in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(8) When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required to do so by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8. Commercial Opportunities

(1) The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport.

(2) The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transport.

(3) Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services which would be available if self-handling were possible.

(4) Any airline of either Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transport and any person shall be free to purchase such transport, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

(5) Each 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 permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

(6) The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

(7) In operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, any designated airline may enter into cooperative arrangements, including but not limited to code-sharing or leasing arrangements, with any other airline including airlines of third countries which have the appropriate operating authorisations for the cooperative arrangement in question.

(8) Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

Article 9. Customs

Duties and Charges

(1) On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of the services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) The following shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) Aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

(b) Ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transport;

(c) Fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

(d) Promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10. Fair Competition

(1) Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.

(2) Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

(3) Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no

objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(4) Neither Party shall require the filing of schedules, programmes for non-scheduled flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorised in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Party of filing requirements and procedures.

Article 11. Pricing

Prices for international air transport operated pursuant to this Agreement shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Party.

Article 12. Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 13. Settlement of Disputes

(1) Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

(6) The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

(7) Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

(8) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 14. Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by the other Party, unless the notice is withdrawn before then by agreement of the Parties.

Article 15. Registration with the ICAO

(1) This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization. (2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention or agreement concerning air transport by which both Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 16. Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of signature. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between New Zealand and Singapore, signed at Singapore, March 4, 1968, as amended.

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

Done in Wellington, New Zealand, this 27th day of November, 1997, in duplicate, in the English language.

For the Government

of the Republic of Singapore:

MR. LAM PECK HENG
High Commissioner
of the Republic of Singapore
to New Zealand

For the Government

of New Zealand:

THE HONORABLE JENNY SHIPLEY
Minister of Transport

ANNEX I

Scheduled Air Transport

Section 1. Routes

Airlines of each Party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transport, as follows:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of New Zealand 1. From points behind New Zealand via New Zealand and intermediate points to a point or points in Singapore and beyond.

2. For all-cargo service or services, between Singapore and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Republic of Singapore

1. From points behind Singapore via Singapore and intermediate points to a point or points in New Zealand and beyond.

2. For all-cargo service or services, between New Zealand and any point or points.

Section 2 Operational Flexibility

The designated airlines of each Party may, on any or all flights and at the option of each airline:

1. Operate flights in either or both directions;

2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. Omit stops at any point or points;

5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services; without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3 Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transport without any limitation as to change in type or number of aircraft operated, at any point on the route, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, transport beyond such point is a continuation of transport from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, trans-

port to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of transport from beyond such point.

ANNEX II

Non-Scheduled International Air Transport.

Airlines of each Party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall have the right to operate non-scheduled international air transport over the routes specified and in accordance with the rights granted for scheduled services in this Agreement.

Each Party shall extend favourable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR ET LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE

Le Gouvernement de la République de Singapour et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande (ci-après: "les Parties");

Soucieux de promouvoir un système international de navigation aérienne fondé sur la libre concurrence entre entreprises de transport aérien et une intervention et une réglementation minimales des pouvoirs publics;

Souhaitant faciliter l'élargissement des possibilités de transport aérien international;

Conscients que des services aériens internationaux efficaces et concurrentiels améliorent les échanges commerciaux, le bien-être des consommateurs et la croissance économique;

Reconnaissant que les économies membres de l'Organisation de coopération économique Asie- Pacifique ont convenu, par la Déclaration de Bogor, de supprimer les entraves à la coopération et à l'intégration économiques et de s'engager à instaurer l'échange libre et ouvert de biens, de services et d'investissements au plus tard en 2010 et, dans le cas des économies en développement, au plus tard en 2020;

Soucieux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs un éventail de choix de services et souhaitant inciter les différentes entreprises de transport aérien à adopter et à appliquer des systèmes de tarification novateurs et concurrentiels; Désireux de garantir au plus haut degré la sûreté et la sécurité du transport aérien international et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sécurité des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, ont un effet négatif sur le fonctionnement des transports aériens et sapent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile; et

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944¹,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire, on entend par:

a) "Autorités aéronautiques", dans le cas de la République de Singapour, le Ministre des communications et l'Autorité de l'aviation civile de Singapour ainsi que toute personne ou tout organisme habilités à assumer les fonctions exercées par ledit Ministre et, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le Ministre chargé de l'aviation civile ainsi que toute personne ou tout organisme habilités à assumer les fonctions exercées par ledit Ministre;

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

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

c) "Transports aériens", le transport public par aéronef, à titre onéreux ou au titre d'un contrat de louage, de passagers, de bagages, de fret et de courrier, soit séparément soit ensemble;

d) Les expressions "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens qui leur est donné à l'article 96 de la Convention;

e) "Convention", la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que :

(i) Toute modification entrée en vigueur conformément à l'article 94 alinéa a de la Convention et qui a été ratifiée par les deux Parties, et

(ii) Toute annexe ou toute modification de la Convention adoptées conformément à l'article 90 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et modifications seront en vigueur à un moment quelconque pour les deux Parties;

f) "Entreprise de transport aérien désignée", une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

g) "Service aérien international", un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;

h) "Tarif", tout tarif, taux ou redevance appliqués au transport de passagers (et de leurs bagages) et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) par voie aérienne, par des entreprises de transport aérien, y compris leurs représentants, ainsi que les conditions régissant la disponibilité ou l'applicabilité desdits tarifs, taux ou redevance;

i) "Vols réguliers", une série de vols effectués par des aéronefs pour le transport de passagers, de fret et de courrier entre deux ou plusieurs points, dont la régularité et la fréquence sont telles qu'elle forme un service systématique répondant ou non à un horaire publié, et qui est exploitée de telle manière que chaque vol soit accessible au public;

j) 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 Tokelau.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants, en vue de l'exploitation de services de transport aérien internationaux par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie :

a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire à des fins non liées au trafic; et

c) Les autres droits énoncés dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'une des Parties le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, leurs bagages, du fret ou du courrier transportés à titre onéreux à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite pour exploiter des services de transport aérien internationaux conformes au présent Accord, ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations. Celles-ci sont communiquées à l'autre Partie par écrit, par la voie diplomatique, et précisent si l'entreprise de transport aérien est autorisée à exploiter le type de transports aériens internationaux désigné à l'Annexe I ou à l'Annexe II ou dans les deux annexes.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes présentées par l'entreprise de transport aérien désignée sous la forme et conformément à la manière prescrite, l'autre Partie accorde, sans retard et avec un minimum de formalités, les autorisations et les permissions appropriées, étant entendu que :

a) L'entreprise de transport aérien est constituée en société et a son établissement principal sur le territoire de la Partie qui l'a désignée;

b) Le contrôle effectif de ladite entreprise de transport aérien est entre les mains de la Partie qui l'a désignée ou de ressortissants de ladite Partie, ou des deux;

c) L'entreprise de transport aérien satisfait aux conditions prescrites par la législation, la réglementation et les règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie à laquelle sont soumises la ou les demandes; et

d) La Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien applique et administre les normes stipulées à l'article 6 (Sécurité) et à l'article 7 (Sécurité de l'aviation).

Article 4. Annulation d'autorisation

1. Chaque Partie peut annuler, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permissions techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie lorsque :

a) Ladite entreprise n'est pas constituée en société et n'a pas son établissement principal sur le territoire de la Partie qui l'a désignée;

b) Le contrôle effectif de ladite entreprise de transport aérien n'est pas entre les mains de la Partie qui l'a désignée ou de ressortissants de ladite Partie, ou des deux;

c) Ladite entreprise de transport aérien ne s'est pas conformée aux lois, réglementations et règlements visés à l'article 5 (Application de la législation) du présent Accord; ou

d) L'autre Partie n'applique et n'administre pas les normes stipulées à l'article 6 (Sécurité).

2. À moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infractions aux dispositions des alinéas c ou d du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par celui-ci ne sont exercés qu'après concertation avec l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité de l'aviation civile), de suspendre, d'annuler ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou la permission technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie ou de les subordonner à certaines conditions.

Article 5. Application de la législation

et de la réglementation

1. Les entreprises de transport aérien de l'une des Parties se conforment, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie et pendant leur présence sur celui-ci, à la législation, aux réglementations et aux règlements de cette Partie qui régissent l'exploitation et la navigation des aéronefs.

2. À l'entrée et à la sortie du territoire d'une Partie et pendant leur présence sur ledit territoire, les passagers, équipages ou marchandises transportés par des aéronefs de l'autre Partie observent (eux-mêmes ou par le biais desdites entreprises aériennes) la législation, les réglementations et les règlements de la première Partie qui régissent, sur son territoire, l'admission et le départ de passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronef (y compris les réglementations et règlements applicables à l'entrée, au contrôle, à la sûreté de l'aviation civile, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, aux règlements postaux).

3. Aucune des Parties 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 exploitant des services de transport aérien 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 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 d'autres taxes similaires.

Article 6. Sûreté

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie et non périmés sont reconnus valides par l'autre Partie aux fins d'exploitation des transports aériens internationaux prévus dans le présent Accord, étant entendu que les conditions d'octroi desdits certificats, brevets ou licences sont au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention. Chaque Partie se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude ou des licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie ou validés à leur profit.

2. Chaque Partie pourra demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie pour ses installations aéronautiques, ses équipages, ses aéronefs et le fonctionnement des entreprises de transport aérien désignées. Si, à l'issue de ces consultations, l'une des Parties constate que l'autre Partie n'applique et n'administre pas effectivement, dans ces domaines, des normes et conditions de sécurité au moins égales aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention, elle avisera l'autre Partie de ces constatations et des mesures qu'elle jugera nécessaires pour assurer le

respect de ces normes minimales; l'autre Partie devra alors prendre les mesures correctives qui s'imposent. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, d'annuler ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique de toute entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie si celle-ci ne prend pas les mesures correctives voulues dans des délais raisonnables.

Article 7. Sécurité de l'aviation civile

1. Compte tenu des droits et des obligations qui leur incombent en vertu du droit international, les Parties 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 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, 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 tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile contraignant pour les Parties.

2. Chacune des Parties 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 pour parer à toute autre menace visant la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties se conformeront aux dispositions relatives à la sécurité aérienne et aux pratiques appropriées recommandées, prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale et définies dans les annexes à la Convention, 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 reconnaît que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne 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 examinera dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie visant à ce que la première Partie prenne des mesures de sécurité spéciales raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. Chacune des Parties examinera également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie tendant à conclure des accords administratifs réciproques en vertu desquels les

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

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

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

autorités aéronautiques de l'une des Parties sont autorisées à procéder sur le territoire de l'autre Partie à leur évaluation propre des mesures de sécurité appliquées par les exploitants d'aéronefs aux vols à destination du territoire de la première Partie.

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 des passagers, de l'équipage, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties 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.

7. Chaque Partie prend les mesures qu'elle juge applicables en vue de veiller à ce qu'un aéronef de l'autre Partie qui fait l'objet d'un acte de capture illicite ou de tout autre acte d'interférence illicite et qui atterrit sur son territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation supérieure de la protection de la vie humaine ne requière son départ. Ces mesures seront prises, chaque fois que possible, après concertation réciproque.

8. Lorsqu'une Partie peut raisonnablement estimer que l'autre Partie n'a pas respecté les dispositions du présent article relatives à la sécurité aérienne, les autorités aéronautiques de l'autre des Parties pourront demander à consulter d'urgence les autorités aériennes de l'autre Partie. En cas d'absence d'accord satisfaisant sur les questions en cause dans les 15 jours de l'introduction de cette demande, l'autorisation d'exploitation et les permis techniques d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie pourront être de droit refusés, annulés, limités ou subordonnés à certaines conditions. Si l'urgence de la situation l'exige, une des Parties pourra prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

Article 8. Exploitation commerciale

1. Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties ont le droit d'établir des bureaux de promotion et de vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie régissant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer sur le territoire de cette autre Partie le personnel de direction et des services commerciaux, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires à l'exploitation des services aériens.

3. Chacune des entreprises de transport aérien désignées a le droit d'assurer ses propres services d'escale sur le territoire de l'autre Partie ("services d'escale propres") ou, à son gré, désigner parmi les agences concurrentes celle qui les assurera en totalité ou en partie. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles liées à la sécurité des aéroports. Lorsque de telles considérations interdisent les services d'escale propres, ceux-ci sont accessibles aux mêmes conditions à toutes les entreprises de transport aérien et sont facturés selon leur coût. Par leur nature et leur qualité, ces services sont comparables à ceux que l'entreprise de transport aérien aurait assurés elle-même si elle avait pu le faire.

4. Toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie peut vendre sur le territoire de l'autre Partie des services de transport aérien directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses représentants. Chaque entreprise de transport aérien peut vendre lesdits

services et toute personne a la latitude de les acheter, dans la monnaie de ce territoire ou dans une monnaie librement convertible.

5. Chacune des entreprises de transport aérien a le droit, sur demande, de convertir et de transférer dans son pays les recettes locales excédant les montants déboursés localement. La conversion et le transfert sont autorisés sans retard, sans restrictions ni impôts, au taux de change pour les transactions et les transferts courants applicable à la date de la demande initiale du transporteur.

6. Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties sont autorisées à régler en monnaie locale leurs dépenses locales, y compris les achats de carburant, effectuées sur le territoire de l'autre Partie. Elles peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en monnaies librement convertibles conformément aux règlements locaux en matière de numéraire.

7. Toute entreprise de transport aérien désignée peut, dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services internationaux de transport aérien au titre du présent Accord, conclure des accords de coopération y compris, mais non exclusivement, des accords de partage de codes ou de location-bail, avec toute autre entreprise de transport aérien, y compris les entreprises de transport aérien de pays tiers détenant les autorisations d'exploitation appropriées pour l'accord de coopération en question.

8. Nonobstant toute disposition contraire du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de services de transport de fret peuvent sans restriction utiliser dans le cadre des transports aériens internationaux tout mode de transport de surface de marchandises à destination ou en provenance de tous points situés sur les territoires des Parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports possédant des installations douanières, et ont le droit, le cas échéant, de transporter des marchandises en expédition en douane conformément aux lois et règlements applicables. L'accès aux installations et au traitement douaniers aéroportuaires est assuré à ces marchandises, qu'elles soient transportées par voie terrestre ou aérienne. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'assurer leurs propres transports de surface ou d'assurer ceux-ci par le biais d'accords pris avec d'autres transporteurs de surface, y compris les services de transport de surface assurés par d'autres entreprises de transport aérien et par les fournisseurs indirects de services aériens de transport de fret. Ces services de transport combinés peuvent être offerts à un tarif unique de point à point pour le transport combiné aérien et de surface, à condition que les expéditeurs soient clairement informés des conditions de ces transports.

Article 9. Droits de douane

1. À l'arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie ainsi que leur équipement normal, leur équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris mais non exclusivement la nourriture, les boissons, les alcools, le tabac et autres produits destinés à être vendus aux passagers ou consommés par ceux-ci en quantités limitées pendant le vol) et autres fournitures destinées à être utilisées

exclusivement dans le cadre du fonctionnement ou de l'entretien des aéronefs utilisés pour les transports aériens internationaux sont exemptés, sur la base de la réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, impôts fonciers, prélèvements sur le capital, droits de douane, droits d'accise et taxes et redevances similaires qui 1) sont appliqués par les autorités nationales, et 2) ne sont pas basés sur le coût des services fournis, à condition que ces équipements et fournitures demeurent à bord de l'aéronef.

2. Les équipements et fournitures suivants sont également exemptés, sur la base de la réciprocité, des impôts, prélèvements, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services fournis :

a) Les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie et embarquées dans des limites raisonnables en vue de leur utilisation à bord d'aéronefs en partance d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie exploités en service de transport aérien international, même lorsque ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où elles ont été embarquées;

b) Les équipements à utiliser au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une Partie et destinés à l'entretien, la maintenance ou la réparation d'aéronefs exploités en service international par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie;

c) Le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et destinés à un aéronef de l'autre Partie exploité en service international de transport aérien, même lorsque ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où elles ont été embarquées; et

d) Les documents promotionnels et publicitaires introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et embarqués dans des limites raisonnables en vue de leur utilisation à bord d'aéronefs en partance d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie exploités en service de transport aérien international, même lorsque ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où elles ont été embarquées.

3. Il peut être exigé que les fournitures et équipements visés aux alinéas 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent aussi lorsque les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie ont conclu, avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie, un contrat portant sur le prêt ou le transfert sur le territoire de cette autre Partie des articles spécifiés aux alinéas 1 et 2 du présent article.

Article 10. Concurrence loyale

1. Chaque Partie donne aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties la possibilité d'offrir les services de transport aérien international régis par le présent Accord dans des conditions de concurrence égales et équitables.

2. Chaque Partie permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de déterminer la fréquence et la capacité des services de transport aérien international qu'elle offre en se fondant sur les conditions commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des Parties ne fixe unilatéralement de volume du trafic, de fréquence ou de régularité du service ou de type ou types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf pour répondre à des conditions douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales uniformément appliquées conformément à l'article 15 de la Convention.

3. Aucune des Parties n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie d'exigence de préemption, de rapport de partage du trafic, de droit de non-opposition ni aucune autre condition en matière de capacité, de fréquence ou de trafic qui serait incompatible avec les fins du présent Accord.

4. Aucune des Parties n'impose aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie la communication aux fins d'approbation d'horaires, de programmes pour les vols non réguliers ou de plan opérationnel sauf, de manière non discriminatoire, si l'application des conditions uniformes visées au paragraphe 2 du présent article l'exige ou si des dispositions spécifiques de l'annexe au présent Accord l'autorisent. Si une des Parties exige cette communication aux fins d'information, elle limite au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de communication pour les intermédiaires du transport aérien et pour les entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

Article 11. Tarifs

Il ne sera pas exigé de communiquer aux autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties les tarifs appliqués aux services de transport aérien exploités conformément au présent Accord.

Article 12. Consultations

Chaque Partie peut demander à tout moment des consultations relatives au présent Accord. Sauf convention contraire, ces consultations seront entamées dès que possible et au plus tard soixante (60) jours après réception de la demande par l'autre Partie.

Article 13. Règlement des différends

1. Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord qui n'est pas réglé au cours d'une première série de consultations officielles peut, si les Parties en conviennent, être porté devant une personne ou un organisme en vue d'une décision. Si les Parties ne s'entendent pas pour appliquer cette méthode, le différend est soumis, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, à un arbitrage en conformité des procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage est rendu par un tribunal de trois arbitres composé comme suit :

a) Dans les 30 jours qui suivent la date de réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie nomme un arbitre. Dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, les deux arbitres désignent d'un commun accord le tiers arbitre qui sera le président du tribunal arbitral;

b) Si l'une ou l'autre des Parties ne nomme pas d'arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa a du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner le ou les arbitres requis dans les 30 jours. Si le président du Conseil est ressortissant de l'une des Parties, le vice-président le plus ancien qui n'est pas exclu pour ce même motif procède à ladite désignation.

3. À moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal arbitral définit le domaine de sa juridiction conformément au présent Accord et établit ses propres règles procédurales. Une fois constitué, le tribunal peut recommander des mesures correctives provisoires dans l'attente de sa décision définitive. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence se réunit au plus tard dans les 15 jours qui suivent la constitution complète du tribunal en vue de déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage et les procédures spécifiques qui seront adoptées.

4. Sauf convention contraire entre les Parties ou instructions contraires du tribunal, chaque Partie soumet un mémoire dans les 45 jours qui suivent la date à laquelle le tribunal est entièrement constitué. Les répliques sont soumises dans les 60 jours suivants. À la demande d'une des Parties, ou de son propre chef, le tribunal tient séance dans les 15 jours qui suivent l'échéance du dépôt des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours de la clôture des débats ou, s'il n'y a pas de débats, du dépôt des deux répliques. La décision de la majorité du tribunal l'emporte.

6. Les Parties peuvent soumettre des demandes d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence; ces demandes doivent être soumises dans les 15 jours qui suivent la date à laquelle la sentence a été prononcée et les éclaircissements sont donnés dans les 15 jours qui suivent la demande.

7. Chaque Partie applique sans réserve, dans les limites autorisées par sa législation nationale, les décisions ou sentences du tribunal arbitral.

8. Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagées également entre les deux Parties. Toute dépense encourue par le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le cadre des procédures visées au paragraphe 2 alinéa b du présent article est considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal arbitral.

Article 14. Dénonciation

Chacune des Parties peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (heure locale de l'endroit où la notification aura été reçue par l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par cette autre Partie, à moins que la notification ne soit révoquée d'un commun accord avant ce moment.

Article 15. Enregistrement auprès de l'OACI

1. Le présent Accord et toute modification y relative seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. En cas de conclusion d'une convention ou d'un accord multilatéraux généraux relatifs au transport aérien devenu contraignant pour les deux Parties, le présent Accord est modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article 16. Entrée en vigueur

Le présent Accord et ses annexes entrent en vigueur à la date de leur signature. À son entrée en vigueur, le présent Accord aura préséance sur l'Accord entre la Nouvelle-Zélande et Singapour relatif aux services aériens, signé à Singapour le 4 mars 1968, tel que modifié.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Wellington (Nouvelle-Zélande) le 27 novembre 1997 en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement

de la République de Singapour :
Le Haut Commissaire de la République
de Singapour auprès de la Nouvelle-Zélande,

LAM PECK HENG

Pour le Gouvernement

de la Nouvelle-Zélande :
Le Ministre des transports,

JENNY SHIPLEY

ANNEXE I.

Services de transport aérien réguliers

Section 1. Itinéraires

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées conformément au présent Accord en vue d'exercer les activités décrites dans la présente Annexe ont, conformément aux modalités de leur désignation, le droit d'exploiter comme suit des services internationaux réguliers de transport aérien :

A. Itinéraires pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la Nouvelle- Zélande :

1. Depuis des points situés en deçà de la Nouvelle-Zélande en passant par la Nouvelle-Zélande et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés à Singapour et au-delà;

2. Pour tout service ou tous services exclusifs de fret, entre Singapour et tout point ou tous points.

B. Itinéraires pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par la République de Singapour :

1. Depuis des points situés en deçà de Singapour en passant par Singapour et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés en Nouvelle-Zélande et au-delà;

2. Pour tout service ou tous services exclusifs de fret, entre la Nouvelle-Zélande et tout point ou tous points.

Section 2. Latitudes d'exploitation

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie peuvent, sur tout vol ou tous vols et au gré de chacune de ces entreprises :

1. Exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens, ou dans les deux sens;

2. Combiner différents numéros de vol pour l'exploitation d'un même aéronef;

3. Desservir, sur les itinéraires, des points situés en deçà et au-delà des territoires des Parties ainsi que des points intermédiaires et des points situés sur ces territoires, selon toute combinaison et dans tout ordre;

4. Supprimer des escales en un point ou en plusieurs points;

5. En tout point des itinéraires, transférer le trafic d'un de leurs aéronefs à un autre; et

6. Desservir des points en deçà de tout point situé sur le territoire de leur Partie avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol et offrir et annoncer ces services au public en tant que liaisons directes; sans limite quant à la direction ou à la situation géographique et sans préjudice de tout droit d'assurer le trafic autrement autorisé au titre du présent Accord, à condition que, à l'exception des services exclusifs de fret, le service con-

cerné desserve un point situé sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

Section 3. Changement de jauge

Sur tout segment ou tous segments des itinéraires ci-dessus, toute entreprise de transport aérien désignée peut effectuer des transports aériens internationaux sans aucune limitation en ce qui concerne le changement, en tout point de cet itinéraire, de type ou de numéro des aéronefs utilisés à condition que (sauf pour les services exclusifs de fret), pour le trafic partant, le transport au-delà dudit point constitue le prolongement du transport effectué à partir du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et, pour le trafic entrant, le transport vers le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit le prolongement du transport provenant d'au-delà ce point.

Annexe II.

Transport aérien international non régulier

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées conformément au présent Accord en vue d'exercer les activités décrites dans la présente Annexe ont le droit d'exploiter des services de transport aérien international non réguliers sur les itinéraires spécifiés et conformément aux droits accordés en vertu du présent Accord pour les services réguliers.

Chaque Partie examinera dans un esprit positif les demandes des entreprises de transport aérien de l'autre Partie visant à assurer un trafic non prévu par la présente annexe, en s'inspirant des principes de la courtoisie et de la réciprocité.