

No. 35928

**New Zealand
and
Brunei Darussalam**

Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of His Majesty The Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam (with annexes). Wellington, 4 March 1999

Entry into force: *4 March 1999 by signature, in accordance with article 17*

Authentic texts: *English and Malay*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 15 July 1999*

**Nonville-Zélande
et
Brunéi Darussalam**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de Sa Majesté le Sultan et Yang Di-Pertuan du Brunéi Darussalam (avec annexes). Wellington, 4 mars 1999

Eutrée en vigueur : *4 mars 1999 par signature, conformément à l'article 17*

Textes authentiques : *anglais et malais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 15 juillet 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF HIS MAJESTY THE SULTAN AND YANG DI-PERTUAN OF BRUNEI DARUSSALAM

The Government of New Zealand and the Government of His Majesty the Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam (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;

Recognizing 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;

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

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

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

(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;

(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) "International co-terminal service" means international air transport by a designated airline of one Party which includes a sector or sectors between two or more international airports in the territory of the other Party;

(i) "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;

(j) "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;

(k) "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

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.

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) of this Agreement.

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, or that Party's nationals, 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) of this Agreement.

(2) Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance 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) of this Agreement.

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, clearance, 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, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Parties.

(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 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, aircraft, 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.

(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 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 fifteen (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 fifteen (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 international 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 that 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, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in whole or in part. Each designated airline shall also have the right, in the territory of the other Party, to offer its services as a ground-handling agent, in whole or part, to any other airline. These 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 co-operative arrangements, including, but not limited to, code-sharing or leasing arrangements, with any other airline/s, including airlines of third countries, which has/have the appropriate operating authorisation/s for the co-operative arrangement/s, 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 imposed by the national authorities, and not based on the cost of 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. 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, programs 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. 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 such 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 sixty (60) days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 13. Amendments

Either Party may at any time request consultations pursuant to Article 12 of this Agreement, for the purpose of discussing amendments to this Agreement. Any amendment agreed between the Parties shall enter into force as agreed between the Parties.

Article 14. 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 thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within sixty (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 thirty (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 fifteen (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 forty-five (45) days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within fifteen (15) days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (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 fifteen (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (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 15. 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 16. Registration with 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, this Agreement shall be amended as necessary so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 17. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of His Majesty the Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam signed at Wellington, 10 April 1995.

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

Done at Wellington, on this 4th day of March 1999, in duplicate, in the English and Malay languages, both texts being equally authentic. In case of any inconsistency of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of New Zealand:

MAURICE WILLIAMSON

For the Government of His Majesty the Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam:

PEHIN DATO HAJI ZAKARIA SULAIMAN

ANNEX I. SCHEDULED INTERNATIONAL 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 any intermediate point(s), to any point(s) in Brunei Darussalam, and between points in Brunei Darussalam, and beyond.

2. Between Brunei Darussalam and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Brunei Darussalam:

1. From points behind Brunei Darussalam via Brunei Darussalam, and any intermediate point(s), to any point(s) in New Zealand, and between points in New Zealand, and beyond.

2. 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, including points within the territory of the Party designating the airline;

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.

Note

The route schedules in Section 1 of this Annex together with paragraph 3 of this Section shall be interpreted as conferring on the airline or airlines of each Party the right to take on board in the territory of the other Party, on an international co-terminal service only, passengers, their baggage, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Party.

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.

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.

[MALAY TEXT — TEXTE MALAIS]

**PERJANJIAN PERKHIDMATAN UDARA
DI ANTARA KERAJAAN
KEBAWAH DULI YANG MAHA MULIA PADUKA
SERI BAGINDA SULTAN DAN YANG DI-PERTUAN
NEGARA BRUNEI DARUSSALAM DENGAN
KERAJAAN NEW ZEALAND**

Kerajaan Kebawah Duli Yang Maha Mulia Paduka Seri Baginda Sultan dan Yang Di-Pertuan Negara Brunei Darussalam dan Kerajaan New Zealand (selepas ini, "Pihak-Pihak");

Dengan maksud hendak menggalakkan sistem penerbangan antarabangsa berdasarkan kepada persaingan di antara syarikat-syarikat penerbangan dalam pasaran dengan gangguan dan peraturan minimum Kerajaan;

Dengan maksud hendak memudahkan perkembangan peluang-peluang pengangkutan udara antarabangsa;

Menyedari bahawa perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa yang cekap dan kompetitif meningkatkan perdagangan, kebajikan pengguna-pengguna, dan perkembangan ekonomi;

Menyedari bahawa ekonomi anggota Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik, melalui Keputusan Bersama Deklarasi Bogor, telah bersetuju untuk meniadakan halangan-halangan kepada kerjasama dan penyatuan ekonomi, dan mengikat diri mereka kepada perdagangan bebas dan terbuka dalam barangan, perkhidmatan dan pelaburan sebelum 2010, dan bagi ekonomi yang membangun sebelum 2020;

Dengan maksud untuk membolehkan syarikat-syarikat penerbangan menawarkan kepada orang ramai kembara dan pelayaran menggunakan pesawat udara berbagai pilihan perkhidmatan, dan hendak menggalakkan syarikat-syarikat penerbangan individu untuk mengembangkan dan melaksanakan harga-harga yang membawa pembaharuan dan persaingan;

Dengan maksud hendak memastikan tahap keselamatan yang paling tinggi dalam pengangkutan udara antarabangsa dan menegaskan lagi perhatian berat mereka mengenai perbuatan-perbuatan atau ancaman-ancaman terhadap keselamatan pesawat udara, yang membahayakan keselamatan orang atau hartabenda, yang menjejaskan pengendalian pengangkutan udara, dan melemahkan keyakinan orang ramai dalam keselamatan penerbangan awam; dan

Sebagai Pihak-Pihak kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa, yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada 7 haribulan Disember, 1944;

Telah bersetuju seperti berikut:

Perkara 1

Tafsiran

Bagi maksud Perjanjian ini, kecuali jika dinyatakan sebaliknya, perkataan:

- (a) “pihak-pihak berkuasa aeronautikal” bermakna Menteri yang bertanggungjawab bagi perkara penerbangan awam atau mana-mana pihak berkuasa atau orang lain yang diberikuasa untuk melaksanakan tugas-tugas yang pada masa ini dijalankan oleh pihak-pihak berkuasa tersebut;
- (b) “Perjanjian” bermakna Perjanjian ini, Tambahan-Tambahannya, dan sebarang pindaannya;
- (c) “pengangkutan udara” bermakna pengangkutan awam melalui pesawat udara penumpang-penumpang, bagasi, kargo, dan mel, secara berasingan atau bergabung, untuk upah atau sewa;
- (d) “syarikat penerbangan” dan “singgah bagi maksud-maksud bukan pengangkutan” mempunyai makna-makna yang masing-masing ditentukan kepadanya dalam Perkara 96 dari Konvensyen.
- (e) “Konvensyen” bermakna Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa, yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada 7 haribulan Disember, 1944, dan termasuk :
 - (i) mana-mana pindaan yang telah berjalan kuatkuasanya di bawah Perkara 94(a) dari Konvensyen dan telah disahkan oleh kedua-dua belah Pihak, dan
 - (ii) mana-mana Tambahan atau mana-mana pindaan kepadanya yang dipakai di bawah Perkara 90 dari Konvensyen, setakat mana pindaan atau Tambahan itu pada bila-bila masa yang ditentukan berkuatkuasa bagi kedua-dua belah Pihak;

- (f) “syarikat penerbangan yang ditetapkan” bermakna sebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan dan dibenarkan menurut Perkara 3 dari Perjanjian ini;
- (g) “pengangkutan udara antarabangsa” bermakna pengangkutan udara yang melalui ruang udara wilayah lebih daripada sebuah Negara;
- (h) “perkhidmatan terminal bersama antarabangsa” bermakna pengangkutan udara antarabangsa oleh sebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh satu Pihak yang mengandungi satu sektor atau sektor-sektor diantara dua atau lebih lapangan terbang antarabangsa dalam wilayah Pihak yang satu lagi;
- (i) “harga” bermakna mana-mana tambang, cukai atau bayaran untuk mengangkut penumpang-penumpang (dan bagasi mereka) dan/atau kargo (tidak termasuk mel) dalam pengangkutan udara yang dikenakan oleh syarikat-syarikat penerbangan, termasuk ejen-ejen mereka, dan syarat-syarat yang menentukan adanya tambang, cukai atau bayaran tersebut;
- (j) “berjadual” bermakna satu siri penerbangan-penerbangan yang dilaksanakan oleh pesawat udara bagi pengangkutan penumpang-penumpang, kargo dan mel diantara dua atau lebih tempat, dimana penerbangan-penerbangan itu adalah tetap atau kerap hingga menjadi satu perkhidmatan bersistem, samada menurut jadual waktu yang diterbitkan atau tidak, dan yang dikendalikan dengan cara bahawa setiap penerbangan itu terbuka untuk digunakan oleh orang awam;
- (k) “wilayah” mempunyai makna yang ditentukan kepadanya dalam Perkara 2 dari Konvensyen, dengan syarat bahawa, bagi New Zealand, perkataan “wilayah” hendaklah tidak termasuk Tokelau.

Perkara 2

Pemberian Hak

Tiap-tiap Pihak memberi kepada Pihak yang satu lagi hak-hak seperti berikut bagi perjalanan pengangkutan udara antarabangsa oleh syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi;

- a. hak untuk terbang melintasi wilayahnya tanpa mendarat;
- b. hak untuk membuat perisnggahan-persinggahan di dalam wilayahnya bagi maksud-maksud bukan pengangkutan; dan
- c. hak-hak yang dinyatakan sebaliknya dalam Perjanjian ini.

Perkara 3

Penetapan dan Kebenaran

(1) Tiap-tiap Pihak mempunyai hak untuk menetapkan sebanyak mana syarikat-syarikat penerbangan yang ia mahu untuk menjalankan pengangkutan udara antarabangsa menurut Perjanjian ini dan untuk menarik balik atau mengubah penetapan-penetapan tersebut. Penetapan-penetapan tersebut hendaklah dihantar kepada Pihak yang satu lagi secara bertulis melalui saluran diplomatik, dan hendaklah menentukan samada syarikat penerbangan tersebut dibenarkan untuk menjalankan jenis pengangkutan udara antarabangsa, yang dinyatakan dalam Tambahan I atau dalam Tambahan II atau kedua-duanya.

(2) Apabila menerima penetapan itu, dan permohonan-permohonan daripada syarikat penerbangan yang ditetapkan, dalam bentuk dan cara yang ditetapkan bagi kebenaran mengendalikan dan keizinan teknikal, Pihak yang satu lagi hendaklah memberikan kebenaran dan keizinan yang bersesuaian dengan kelambatan prosedur yang minimum, dengan syarat bahawa:

- (a) syarikat penerbangan itu diperbadankan dan mempunyai tempat perniagaan utamanya dalam wilayah Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu;
- (b) kawalan berkesan syarikat penerbangan itu terletak ditangan Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu, warganegara-warganegara Pihak itu, atau kedua-duanya;
- (c) syarikat penerbangan itu layak untuk memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan di bawah undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturan yang lazimnya dikenakan dalam pengendalian pengangkutan udara antarabangsa oleh Pihak yang menimbangkan permohonan atau permohonan-permohonan tersebut; dan
- (d) Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu memelihara dan melaksanakan standard yang dinyatakan dalam Perkara 6 (Keselamatan) dan Perkara 7 (Keselamatan Penerbangan) dari Perjanjian ini.

Perkara 4

Pembatalan Kebenaran

(1) Salah satu Pihak boleh membatalkan, menggantung atau mengehendkan kebenaran mengendalikan atau keizinan teknikal sesebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi jika:

- (a) syarikat penerbangan itu tidak diperbadankan dan tidak mempunyai tempat perniagaan utamanya dalam wilayah Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu;
- (b) kawalan berkesan syarikat penerbangan itu tidak terletak di tangan Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu, atau warganegara-warganegara Pihak itu, atau keduanya;
- (c) syarikat penerbangan itu gagal mematuhi undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturan yang disebutkan dalam Perkara 5 (Pengenalan Undang-Undang, Peraturan-Peraturan dan Aturan-Aturan) dari Perjanjian ini; atau
- (d) Pihak yang satu lagi tidak memelihara dan melaksanakan standard yang dinyatakan dalam Perkara 6 (Keselamatan) dari Perjanjian ini.

(2) Kecuali jika tindakan serta-merta diperlukan untuk menghindarkan perenggan-perenggan kecil 1(c) atau 1(d) dari Perkara ini tidak dipatuhi selanjutnya, hak-hak yang ditetapkan oleh Perkara ini hendaklah dijalankan hanya setelah membuat perundingan dengan Pihak yang satu lagi.

(3) Perkara ini tidak mengehendkan hak-hak salah satu Pihak untuk menahan, membatalkan, mengehendkan atau mengenakan syarat-syarat keatas kebenaran mengendalikan atau keizinan teknikal sesebuah syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi menurut peruntukan-peruntukan Perkara 7 (Keselamatan Penerbangan) dari Perjanjian ini.

Perkara 5

**Pengenaan Undang-Undang, Peraturan-Peraturan
dan Aturan-Aturan**

(1) Semasa memasuki, berada di dalam, atau meninggalkan wilayah satu Pihak, undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturannya berkaitan dengan pengendalian dan perjalanan pesawat udara hendaklah dipatuhi oleh syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi.

(2) Semasa memasuki, berada di dalam, atau meninggalkan wilayah satu Pihak, undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturannya berkaitan dengan kemasukan ke atau perlepasan daripada wilayahnya penumpang-penumpang, krew atau kargo dalam pesawat udara (termasuk peraturan-peraturan dan aturan-aturan berkaitan dengan kemasukan, pelepasan, keselamatan penerbangan, imigresen, pasport, kastam dan kuarantin atau, dalam hal mel, peraturan-peraturan pos) hendaklah dipatuhi oleh, atau bagi pihak, penumpang-penumpang dan krew tersebut, dan mengenai dengan kargo syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi itu.

(3) Salah satu Pihak tidaklah boleh memberi keutamaan kepada syarikat penerbangannya sendiri atau mana-mana syarikat penerbangan lain dari syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa yang serupa dalam pengenaan peraturan-peraturan kastam, imigresen, kuarantin dan peraturan-peraturan yang serupa.

(4) Penumpang-penumpang, bagasi dan kargo yang dalam persinggahan terus melalui wilayah salah satu Pihak dan tidak meninggalkan kawasan lapangan terbang yang dihaskan bagi maksud tersebut hendaklah tidak menjalani sebarang pemeriksaan kecuali dengan sebab langkah-langkah keselamatan penerbangan, kawalan narkotik atau dalam keadaan-keadaan yang tertentu. Bagasi dan kargo yang dalam persinggahan terus hendaklah dikecualikan daripada cukai kastam dan cukai-cukai lain yang serupa.

Perkara 6

Keselamatan

(1) Tiap-tiap Pihak hendaklah mengiktiraf sebagai sah, bagi tujuan mengendalikan pengangkutan udara antarabangsa yang diperuntukkan dalam Perjanjian ini, sijil-sijil kelayakan terbang, sijil-sijil kecekapan, dan lesen-lesen yang dikeluarkan atau disahkan oleh Pihak yang satu lagi dan masih berkuatkuasa, dengan syarat bahawa kehendak-kehendak bagi sijil-sijil atau lesen-lesen tersebut sekurang-kurangnya sama dengan standard minimum yang ditetapkan menurut Konvensyen. Tiap-tiap Pihak, walaubagaimanapun, boleh enggan mengiktiraf sebagai sah bagi maksud penerbangan di atas ruang udara wilayahnya sendiri, sijil-sijil kecekapan dan lesen-lesen yang diberikan kepada atau disahkan bagi warganegara-warganegaranya sendiri oleh Pihak yang satu lagi.

(2) Salah satu Pihak boleh meminta supaya diadakan perundingan mengenai pemeliharaan standard keselamatan oleh Pihak yang satu lagi berhubung dengan kemudahan aeronautikal, krew udara, pesawat udara, dan pengendalian syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan. Jika, berikutan perundingan tersebut, satu Pihak mendapati bahawa Pihak yang satu lagi tidak memelihara dengan berkesan dan melaksanakan standard keselamatan dan kehendak-kehendak dalam perkara ini yang sekurang-kurangnya sama dengan standard minimum yang ditetapkan menurut Konvensyen, Pihak yang satu lagi hendaklah memaklumkan keputusan tersebut dan langkah-langkah yang difikirkan perlu bagi menepati standard minimum ini, dan Pihak yang satu lagi hendaklah mengambil tindakan pembetulan yang bersesuaian. Tiap-tiap Pihak mempunyai hak untuk menahan, membatalkan, atau mengehadkan kebenaran mengendalikan atau keizinan teknikal sesebuah syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi sekiranya Pihak yang satu lagi tidak mengambil tindakan pembetulan yang bersesuaian itu dalam masa yang berpatutan.

Perkara 7

Keselamatan Penerbangan

(1) Menurut hak-hak dan kewajiban-kewajiban mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak mengesahkan sekali lagi mengenai kewajiban mereka antara satu sama lain untuk mengawal keselamatan penerbangan awam daripada perbuatan-perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang merupakan bahagian yang melengkapkan Perjanjian ini. Tanpa menghadkan keluasan makna hak-hak dan kewajiban-kewajiban mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak hendaklah khususnya bertindak menepati dengan peruntukan-peruntukan *Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Perbuatan-Perbuatan Lain Tertentu Yang Dilakukan Di dalam Pesawat Udara*, yang ditandatangani di Tokyo pada 14 haribulan September, 1963, *Konvensyen bagi Penumpasan Rampasan Pesawat Udara Yang Menyalahi Undang-Undang*, yang di tandatangani di The Hague pada 16 haribulan Disember, 1970, dan *Konvensyen bagi Penumpasan Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang terhadap Keselamatan Penerbangan Awam*, yang di tandatangani di Montreal pada 23 haribulan September, 1971, dan sebarang perjanjian berbagai hala lain yang mengawal keselamatan penerbangan awam yang mengikat Pihak-Pihak.

(2) Pihak-Pihak hendaklah memberikan atas permintaan segala bantuan yang perlu antara satu sama lain untuk mencegah perbuatan-perbuatan merampas pesawat udara awam yang menyalahi undang-undang dan perbuatan-perbuatan lain yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan pesawat udara tersebut, penumpang-penumpang dan krewnya, dan lapangan terbang-lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan perjalanan udara, dan untuk memberi perhatian kepada sebarang ancaman lain terhadap keselamatan perjalanan udara awam.

(3) Pihak-Pihak hendaklah, dalam hubungan bersama mereka, bertindak menepati dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan dan amalan bersesuaian yang disyorkan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan ditandakan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen; mereka akan menghendaki supaya pengendali-pengendali pesawat udara di bawah pendaftaran mereka, pengendali-pengendali pesawat udara yang mempunyai tempat perniagaan utama atau kediaman tetap

mereka di dalam wilayah mereka, dan pengendali-pengendali lapangan terbang di dalam wilayah mereka bertindak menepati dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan tersebut.

(4) Tiap-tiap Pihak bersetuju bahawa pengendali-pengendali pesawat udara tersebut boleh dikehendaki untuk memenuhi peruntukan-peruntukan keselamatan yang dikehendaki oleh Pihak yang satu lagi untuk memasuki ke dalam, untuk bertolak dari, dan semasa berada di dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu. Tiap-tiap Pihak hendaklah memastikan bahawa langkah-langkah yang cukup dikenakan dengan berkesan di dalam wilayahnya untuk melindungi pesawat udara dan untuk memeriksa penumpang-penumpang, krew, barang-barang yang di bawa sendiri, bagasi, kargo dan barang-barang stor pesawat udara, sebelum dan semasa menaiki pesawat atau pemunggalan. Tiap-tiap Pihak hendaklah juga memberi pertimbangan yang positif terhadap sebarang permintaan daripada Pihak yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas bagi menghadapi sesuatu ancaman tertentu.

(5) Tiap-tiap Pihak hendaklah juga memberi pertimbangan yang simpatik terhadap sesuatu permintaan daripada Pihak yang satu lagi untuk membuat urusan pentadbiran secara timbal-balas dimana pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari satu pihak boleh membuat didalam wilayah pihak yang satu lagi penilaian mereka sendiri mengenai langkah-langkah keselamatan yang dilaksanakan oleh pengendali-pengendali pesawat udara berkaitan dengan penerbangan-penerbangan yang dalam perjalanan ke wilayah Pihak yang membuat permintaan tersebut.

(6) Apabila sesuatu kejadian atau ancaman suatu kejadian rampasan pesawat udara awam yang menyalahi undang-undang atau perbuatan-perbuatan lain yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan penumpang-penumpang dan krew, pesawat udara, lapangan terbang-lapangan terbang atau kemudahan-kemudahan perjalanan udara berlaku, Pihak-Pihak hendaklah membantu antara satu sama lain dengan memberikan kemudahan perhubungan dan langkah-langkah lain yang bersesuaian bertujuan untuk menamatkan dengan cepat dan selamat kejadian atau ancaman tersebut.

(7) Tiap-tiap Pihak hendaklah mengambil langkah-langkah yang mungkin didapatinya boleh dilakukan untuk memastikan bahawa sesebuah pesawat udara Pihak yang satu lagi yang terdedah kepada suatu perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang, dan yang mendarat di dalam wilayahnya, di tahan di atas tanah melainkan jika perlepasannya diperlukan dengan kewajipan utama untuk melindungi nyawa manusia. Dimana saja boleh dilakukan langkah-langkah tersebut hendaklah diambil atas dasar perundingan bersama.

(8) Apabila satu Pihak mempunyai alasan yang munasabah untuk mempercayai bahawa Pihak yang satu lagi tidak mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan dari Perkara ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal Pihak tersebut boleh meminta supaya diadakan perundingan segera dengan pihak-pihak berkuasa aeronautikal Pihak yang satu lagi. Kegagalan mencapai persetujuan yang memuaskan pada perkara-perkara yang dimaksudkan dalam tempoh limabelas (15) hari daripada tarikh permintaan tersebut akan menjadi alasan untuk menahan, membatalkan, mengehadkan, atau mengenakan syarat-syarat ke atas kebenaran mengendalikan dan keizinan teknikal sesebuah syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat Penerbangan Pihak tersebut. Apabila dikehendaki untuk berbuat demikian pada waktu kecemasan, satu Pihak boleh mengambil tindakan sementara sebelum tamat tempoh limabelas (15) hari.

Perkara 8

Peluang-Peluang Perdagangan

(1) Syarikat-syarikat penerbangan tiap-tiap Pihak mempunyai hak untuk menubuhkan pejabat-pejabat di dalam wilayah Pihak yang satu lagi bagi galakan dan penjualan pengangkutan udara antarabangsa.

(2) Syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari tiap-tiap Pihak berhak, menurut undang-undang dan peraturan-peraturan Pihak yang satu lagi berkenaan dengan kemasukan, kediaman, dan pekerjaan, untuk membawa masuk dan menyelenggarakan di dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu kakitangan pengurusan, penjualan, teknikal, pengendalian, dan kakitangan pakar yang lain yang dikehendaki bagi mengadakan pengangkutan udara.

(3) Tiap-tiap syarikat penerbangan yang ditetapkan mempunyai hak untuk menjalankan sendiri pengendalian di atas tanah di dalam wilayah Pihak yang satu lagi ("pengendalian sendiri") atau, atas pilihannya, memilih di antara ejen-ejen yang bersaing, termasuk mana-mana syarikat penerbangan lain yang menjalankan pengendalian di atas tanah, bagi perkhidmatan tersebut pada keseluruhannya atau sebahagiannya. Tiap-tiap syarikat penerbangan yang ditetapkan juga mempunyai hak, di dalam wilayah Pihak yang satu lagi, untuk menawarkan perkhidmatannya sebagai ejen pengendalian di atas tanah, pada keseluruhannya atau sebahagiannya, kepada mana-mana syarikat penerbangan yang lain. Hak-hak ini hanya tertakluk kepada hambatan fizikal yang disebabkan oleh pertimbangan keselamatan lapangan terbang. Jika pertimbangan itu menghalang pengendalian sendiri, perkhidmatan di atas tanah boleh atas asas yang sama didapati oleh semua syarikat penerbangan; bayaran hendaklah berasaskan kepada kos perkhidmatan yang diberikan; dan perkhidmatan tersebut hendaklah sebanding dengan jenis dan kualiti perkhidmatan yang dapat diperolehi seolah-olah pengendalian sendiri dibolehkan.

(4) Mana-mana syarikat penerbangan dari salah satu Pihak boleh melibatkan diri dalam penjualan pengangkutan udara di dalam wilayah Pihak yang satu lagi secara langsung dan, atas budi bicara syarikat penerbangan itu, melalui ejen-ejennya. Tiap-tiap syarikat penerbangan mempunyai hak untuk menjual pengangkutan itu, dan sesiapa jua bebas membeli pengangkutan itu,

dalam matawang wilayah tersebut atau dalam matawang boleh tukar dengan bebasnya.

(5) Tiap-tiap syarikat penerbangan mempunyai hak untuk menukar dan mengirinkan ke negaranya, atas permintaan, pendapatan tempatan yang melebihi daripada jumlah wang yang dibelanjakan setempat. Penukaran dan pengirinan hendaklah dibenarkan dengan serta-merta tanpa sekatan atau cukai berkaitan dengannya pada kadar pertukaran matawang yang terpakai bagi urusanniaga semasa dan pengirinan pada tarikh pembawa membuat permohonan awal bagi pengirinan.

(6) Syarikat-syarikat penerbangan tiap-tiap Pihak hendaklah dibenarkan untuk membayar perbelanjaan tempatan, termasuk pembelian-pembelian bahan api, di dalam wilayah Pihak yang satu lagi dalam matawang tempatan. Atas budi bicara mereka, syarikat-syarikat penerbangan tiap-tiap Pihak boleh membayar perbelanjaan tersebut di dalam wilayah Pihak yang satu lagi dalam matawang boleh tukar dengan bebasnya mengikut peraturan matawang tempatan.

(7) Dalam mengendalikan atau memberikan pengangkutan udara antarabangsa menurut Perjanjian ini, mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan boleh membuat penyusunan kerjasama, termasuk, tetapi tidak terhad kepada, perkongsian- kod atau penyusunan penyewaan, dengan mana-mana syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan yang lain, termasuk syarikat-syarikat penerbangan dari negara-negara ketiga, yang mempunyai kebenaran atau kebenaran-kebenaran mengendalikan yang bersesuaian bagi penyusunan atau penyusunan-penyusunan kerjasama yang berkenaan itu.

(8) Dengan tidak menghiraukan sebarang peruntukan lain Perjanjian ini, syarikat-syarikat penerbangan dan pembekal-pembekal yang mengadakan secara tidak langsung pengangkutan kargo dari Pihak-Pihak hendaklah dibenarkan, tanpa sekatan, untuk menggunakan berkenaan dengan pengangkutan udara antarabangsa sebarang pengangkutan darat bagi kargo ke atau dari mana-mana tempat di dalam wilayah Pihak-Pihak atau di negara-negara ketiga, termasuk pengangkutan ke dan dari semua lapangan terbang dengan kemudahan kastam, dan termasuk, jika berkenaan, hak untuk mengangkut kargo dalam bon dibawah undang-undang dan peraturan-peraturan yang berkenaan. Penggunaan kepada pemprosesan dan kemudahan kastam

lapangan terbang hendaklah diberikan bagi kargo tersebut, samada bergerak melalui darat atau melalui udara. Syarikat-syarikat penerbangan boleh memilih untuk menjalankan pengangkutan daratnya sendiri atau mengadakannya melalui penyusunan dengan pengangkut-pengangkut darat yang lain, termasuk pengangkutan darat yang dikendalikan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang lain dan pembekal-pembekal yang mengadakan secara tidak langsung pengangkutan udara kargo. Perkhidmatan kargo yang menggunakan pengangkutan darat dan udara seperti itu boleh ditawarkan pada satu harga, dengan menyatukan harga pengangkutan udara dan darat dengan syarat bahawa pengangkut-pengangkut tidak terkeliru dengan fakta-fakta berkaitan dengan mengenai pengangkutan tersebut.

Perkara 9

Duti-Duti Kastam dan Bayaran

(1) Semasa tiba di dalam wilayah satu Pihak, pesawat udara yang dikendalikan dalam pengangkutan udara antarabangsa oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi, peralatan biasanya, peralatan di atas tanah, bahan api, minyak pelincir, bekalan teknikal yang boleh digunakan, alat-alat ganti (termasuk enjin), barang-barang stor pesawat udara (termasuk tetapi tidak terhad kepada barang-barang seperti makanan, sebarang jenis minuman dan minuman keras, tembakau dan keluaran lain yang dimaksudkan untuk penjualan atau digunakan oleh penumpang-penumpang dalam kuantiti yang terhad dalam masa penerbangan), dan barang-barang lain yang dimaksudkan bagi atau digunakan semata-mata berhubung dengan pengendalian atau penservisan pesawat udara yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa hendaklah, secara timbal-balas, dikecualikan daripada semua sekatan import, cukai hartabenda dan levi modal, duti kastam, cukai eksais dan fee dan bayaran yang sama yang dikenakan oleh pihak-pihak berkuasa negara dan tidak berdasarkan kepada kos perkhidmatan yang diberikan, dengan syarat bahawa peralatan dan bekalan itu masih berada di dalam pesawat udara tersebut.

(2) Berikut hendaklah juga dikecualikan, secara timbal-balas, daripada cukai-cukai, levi-levi, duti-duti dan fee-fee dan bayaran-bayaran yang disebutkan dalam perenggan (1) Perkara ini, terkecuali bayaran-bayaran yang berdasarkan kepada kos perkhidmatan yang diberikan:

- (a) barang-barang stor pesawat udara yang dibawa masuk ke dalam atau dibekalkan dalam wilayah satu Pihak dan dibawa di dalam pesawat udara, dalam had yang munasabah, untuk kegunaan dalam pesawat udara yang terbang keluar negeri sesebuah syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa, walaupun barang-barang stor ini akan digunakan dalam sebahagian dari perjalanan yang dilakukan di atas ruang udara wilayah Pihak dimana ia dibawa di dalam pesawat udara;

- (b) peralatan di atas tanah dan alat-alat ganti (termasuk enjin) yang dibawa masuk ke dalam wilayah satu Pihak untuk penservisan, penyenggaraan, atau pembaikan pesawat udara sesebuah syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi yang digunakan dalam pengangkutan udara antarabangsa;
 - (c) bahan api, minyak pelincir dan bekalan-bekalan teknikal yang boleh digunakan yang dibawa masuk ke dalam atau dibekalkan dalam wilayah satu Pihak untuk kegunaan dalam pesawat udara sesebuah syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa, walaupun bekalan-bekalan ini akan digunakan dalam sebahagian dari perjalanan yang dilakukan di atas ruang udara wilayah Pihak dimana ia dibawa di dalam pesawat udara; dan
 - (d) bahan-bahan promosi dan pengiklanan yang dibawa masuk ke dalam atau di bekalkan dalam wilayah satu Pihak dan dibawa di dalamnya, dalam had yang berpatutan, bagi kegunaan dalam pesawat udara yang terbang keluar negeri sesebuah syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa, walaupun barang-barang stor ini akan digunakan dalam sebahagian dari perjalanan yang dilakukan di atas ruang udara wilayah Pihak dimana ia dibawa di dalam pesawat udara.
- (3) Peralatan dan bekalan-bekalan yang disebutkan dalam perenggan-perenggan (1) dan (2) Perkara ini mungkin dikehendaki untuk disimpan di bawah pengawasan atau kawalan pihak-pihak berkuasa yang berkenaan.
- (4) Pengecualian-pengecualian yang diperuntukkan oleh Perkara ini boleh juga didapati jika syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh satu Pihak telah mengikat kontrak dengan syarikat penerbangan yang lain, yang sama-sama menikmati pengecualian-pengecualian tersebut dari Pihak yang satu lagi, bagi peminjaman atau pemindahan di dalam wilayah Pihak yang satu lagi benda-benda yang dinyatakan dalam perenggan-perenggan (1) dan (2) Perkara ini.

Perkara 10

Persaingan Yang Adil

(1) Tiap-tiap Pihak hendaklah memberi peluang yang adil dan saksama bagi syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh kedua-dua Pihak untuk bersaing dalam mengadakan pengangkutan udara antarabangsa yang dikawal oleh Perjanjian ini.

(2) Tiap-tiap Pihak hendaklah membenarkan setiap syarikat penerbangan yang ditetapkan untuk menentukan kekerapan dan muatan pengangkutan udara antarabangsa yang ditawarkannya. Selaras dengan hak ini, salah satu Pihak tidaklah boleh menghadkan secara unilateral jumlah lalulintas, kekerapan atau keteraturan perkhidmatan, atau jenis atau jenis-jenis pesawat udara yang dikendalikan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi, kecuali sebagaimana yang mungkin dikehendaki atas sebab-sebab kastam, teknikal, pengendalian, atau persekitaran di bawah syarat-syarat yang sama selaras dengan Perkara 15 Konvensyen.

(3) Salah satu Pihak tidaklah boleh mengenakan kepada syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi keperluan penolakan pertama, catuan yang meningkat, bayaran tanpa halangan, atau sebarang keperluan lain berkaitan dengan muatan, kekerapan atau lalulintas yang berlawanan dengan tujuan-tujuan Perjanjian ini.

(4) Salah satu Pihak tidaklah boleh menghendaki pengemukaan jadual-jadual, program-program bagi penerbangan-penerbangan yang tidak berjadual, atau rancangan-rancangan pengendalian oleh syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi untuk kelulusan, kecuali sebagaimana yang mungkin dikehendaki atas dasar yang tidak berat sebelah untuk menguatkuasakan syarat-syarat yang sama yang boleh dilihat dalam perenggan (2) Perkara ini. Jika satu Pihak menghendaki pengemukaan untuk tujuan maklumat, ia hendaklah mengurangkan beban pentadbiran ke atas ejen-ejen perantara pengangkutan udara dan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi bagi keperluan pengemukaan dan prosedur tersebut.

Perkara 11

Penetapan Harga

Harga-harga bagi pengangkutan udara antarabangsa yang dikendalikan menurut Perjanjian ini tidaklah dikehendaki untuk dikemukakan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari salah satu Pihak.

Perkara 12

Perundingan

Salah satu Pihak boleh, pada bila-bila masa, meminta supaya diadakan perundingan-perundingan berhubung dengan Perjanjian ini. Perundingan-perundingan itu hendaklah dimulakan pada tarikh yang seawal-awalnya, tetapi tidak lewat daripada enam puluh (60) hari dari tarikh Pihak yang satu lagi menerima permintaan tersebut melainkan jika dipersetujui sebaliknya.

Perkara 13

Pindaan-Pindaan

Salah satu Pihak boleh pada bila-bila masa meminta supaya diadakan perundingan-perundingan menurut Perkara 12 Perjanjian ini, bagi tujuan membincangkan pindaan-pindaan kepada Perjanjian ini. Sebarang pindaan yang dipersetujui diantara Pihak-Pihak hendaklah berjalan kuatkuasanya sebagaimana yang dipersetujui diantara Pihak-Pihak.

Perkara 14

Penyelesaian Pertikaian

(1) Sebarang pertikaian yang timbul di bawah Perjanjian ini yang tidak dapat diselesaikan melalui pusingan pertama perundingan rasmi boleh dirujukkan dengan persetujuan Pihak- Pihak kepada seseorang atau badan untuk mendapatkan keputusan. Sekiranya Pihak- Pihak tidak bersetuju, pertikaian itu hendaklah, atas permintaan salah satu Pihak, dikemukakan untuk timbangtara mengikut prosedur yang dinyatakan di bawah.

(2) Timbangtara hendaklah dengan tribunal yang terdiri daripada tiga orang penimbangtara yang akan ditubuhkan seperti berikut:-

- (a) Dalam masa tiga puluh (30) hari selepas menerima permintaan untuk timbangtara, tiap-tiap Pihak hendaklah menamakan seorang penimbangtara. Dalam masa enam puluh (60) hari setelah kedua-dua penimbangtara ini dinamakan, mereka hendaklah dengan persetujuan melantik penimbangtara yang ketiga, yang akan bertindak sebagai Presiden tribunal timbangtara;
- (b) Jika salah satu Pihak gagal menamakan seorang penimbangtara, atau jika penimbangtara yang ketiga tidak dilantik menurut perenggan kecil (a) perenggan ini, salah satu Pihak boleh meminta Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa supaya melantik penimbangtara atau penimbangtara-penimbangtara yang diperlukan itu dalam masa tiga puluh (30) hari. Sekiranya Presiden Majlis itu sama kerakyatannya dengan salah satu Pihak, Naib Presiden yang paling kanan yang tidak hilang kelayakannya atas alasan itu hendaklah membuat lantikan tersebut.

(3) Kecuali sebagaimana yang dipersetujui sebaliknya, tribunal timbangtara hendaklah menentukan had-had bidang kuasanya menurut Perjanjian ini dan hendaklah menetapkan aturan-aturan prosedurnya sendiri. Tribunal itu, sebaik sahaja ditubuhkan, boleh menyarankan langkah-langkah pelepasan interim sementara menunggu keputusan muktamadnya. Atas arahan tribunal itu atau atas permintaan salah satu Pihak, satu persidangan untuk menentukan isu-isu yang tepat yang hendak di timbangtara dan prosedur khusus yang akan diikuti hendaklah diadakan tidak lewat dari lima belas (15) hari selepas tribunal tersebut ditubuhkan sepenuhnya.

(4) Kecuali sebagaimana yang dipersetujui sebaliknya atau sebagaimana yang diarahkan oleh tribunal tersebut, tiap-tiap Pihak hendaklah mengemukakan satu memorandum dalam masa empat puluh lima (45) hari dari masa tribunal tersebut ditubuhkan sepenuhnya. Jawapan-jawapan hendaklah sampai enam puluh (60) hari kemudian. Tribunal itu hendaklah mengadakan suatu pendengaran atas permintaan salah satu Pihak atau atas daya usahanya sendiri dalam masa lima belas (15) hari setelah jawapan-jawapan sampai.

(5) Tribunal tersebut hendaklah berusaha untuk memberikan keputusan bertulis dalam masa tiga puluh (30) hari selepas pendengaran itu selesai atau, sekiranya pendengaran tidak diadakan, selepas tarikh kedua-dua jawapan dikemukakan. Keputusan majoriti tribunal itu hendaklah dipakai.

(6) Pihak-Pihak boleh mengemukakan permintaan-permintaan untuk penjelasan keputusan tersebut dalam masa lima belas (15) hari selepas ia diberikan dan sebarang penjelasan yang diberikan hendaklah dikeluarkan dalam masa lima belas (15) hari dari tarikh permintaan tersebut.

(7) Tiap-tiap Pihak hendaklah, setakat mana selaras dengan undang-undang negaranya, menguatkuasakan sepenuhnya sebarang keputusan atau award tribunal timbangtara.

(8) Perbelanjaan tribunal timbangtara, termasuk bayaran dan perbelanjaan penimbangtara-penimbangtara, hendaklah dibahagi sama rata oleh Pihak-Pihak. Sebarang perbelanjaan yang dibuat oleh Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa berkaitan dengan prosedur

perenggan (2) (b) dari Perkara ini hendaklah dianggap sebagai sebahagian daripada perbelanjaan tribunal timbangtara.

Perkara 15

Penamatan

Salah satu Pihak boleh, pada bila-bila masa, memberi notis secara bertulis kepada Pihak yang satu lagi mengenai keputusannya untuk menamatkan Perjanjian ini. Notis tersebut hendaklah dikirimkan serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Perjanjian ini hendaklah ditamatkan pada tengah malam (ditempat menerima notis kepada Pihak yang satu lagi itu) sejurus sebelum tahun pertama dari tarikh notis tersebut diterima oleh Pihak yang satu lagi, melainkan jika notis itu ditarik balik sebelum tarikh tersebut dengan persetujuan Pihak-Pihak.

Perkara 16

Pendaftaran dengan ICAO

(1) Perjanjian ini dan semua pindaannya hendaklah didaftarkan dengan Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

(2) Sekiranya sebarang konvensyen am pelbagai hala atau perjanjian ditandatangani mengenai pengangkutan udara yang dengannya kedua-dua Pihak menjadi terikat, Perjanjian ini hendaklah dipinda sebagaimana yang diperlukan supaya menepati dengan peruntukan-peruntukan konvensyen atau perjanjian tersebut.

Perkara 17

Mula Berkuatkuasa

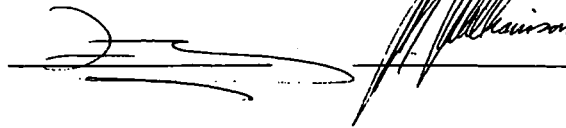
Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh ia ditandatangani. Apabila mula berkuatkuasa, Perjanjian ini hendaklah menggantikan Perjanjian Perkhidmatan Udara di antara Kerajaan Kebawah Duli Yang Maha Mulia Paduka Seri Baginda Sultan dan Yang Di-Pertuan Negara Brunei Darussalam dan Kerajaan New Zealand yang telah di tandatangari di Wellington, pada 10 April, 1995.

PADA MENYAKSIKAN Perjanjian ini wakil-wakil yang bertandatangan di bawah, diberi kuasa dengan sempurnanya oleh Kerajaan-Kerajaan mereka masing-masing, telah menandatangani Perjanjian ini.

Di PERBUAT di WELLINGTON, pada ~~hari~~ ~~bulan~~ ~~1998~~, dalam dua salinan, dalam Bahasa Inggeris dan Bahasa Melayu, kedua-dua naskah sama sahnyanya. Jika berlaku sebarang perbezaan tafsiran, naskah dalam Bahasa Inggeris hendaklah dipakai.

**Bagi Pihak Kerajaan Kebawah
Duli Yang Maha Mulia
Paduka Seri Baginda Sultan dan
Yang Di-Pertuan
Negara Brunei Darussalam**

**Bagi Pihak Kerajaan
New Zealand**



TAMBAHAN I

Pengangkutan Udara Berjadual

Bahagian I

Laluan-Laluan

Syarikat-syarikat penerbangan tiap-tiap Pihak yang ditetapkan menurut Perjanjian ini untuk mengendalikan di bawah Tambahan ini, menurut syarat-syarat penetapan mereka, adalah berhak untuk menjalankan pengangkutan udara antarabangsa yang berjadual, seperti berikut:

- A. Laluan-laluan bagi syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Kerajaan New Zealand:
1. Daripada tempat-tempat selepas New Zealand melalui New Zealand, dan mana-mana tempat atau tempat-tempat pertengahan, ke mana-mana tempat atau tempat-tempat di Negara Brunei Darussalam, dan di antara tempat-tempat di Negara Brunei Darussalam, dan jauh.
 2. Di antara Negara Brunei Darussalam dan mana-mana tempat atau tempat-tempat.
- B. Laluan-laluan bagi syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Kerajaan Negara Brunei Darussalam:
1. Daripada tempat-tempat selepas Negara Brunei Darussalam melalui Negara Brunei Darussalam, dan mana-mana tempat atau tempat-tempat pertengahan, ke mana-mana tempat atau tempat-tempat di New Zealand, dan di antara tempat-tempat di New Zealand, dan jauh.
 2. Di antara New Zealand dan mana-mana tempat atau tempat-tempat.

Bahagian 2

Kelonggaran Pengendalian

Syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh tiap-tiap Pihak boleh, dalam mana-mana atau semua penerbangan dan atas pilihan tiap-tiap syarikat penerbangan:

1. mengendalikan penerbangan-penerbangan dalam salah satu atau kedua-dua hala;
2. menggabungkan nombor-nombor penerbangan yang berlainan dalam satu pengendalian pesawat udara;
3. memberi perkhidmatan di tempat-tempat selepas, pertengahan dan jauh dan tempat-tempat di dalam wilayah Pihak-Pihak pada laluan-laluan dalam mana-mana gabungan dan dalam mana-mana susunan;
4. tidak singgah di mana-mana tempat atau tempat-tempat, termasuk tempat-tempat di dalam wilayah Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu;
5. memindah lalulintas daripada mana-mana pesawat udaranya kemana-mana pesawat udara lainnya di mana-mana tempat pada laluan-laluan; dan
6. memberi perkhidmatan di tempat-tempat selepas mana-mana tempat di dalam wilayahnya dengan atau tanpa menukar pesawat udara atau nombor penerbangan dan menawarkan dan mengiklankan perkhidmatan-perkhidmatan tersebut kepada orang ramai sebagai perkhidmatan-perkhidmatan terus;

tanpa batasan berarah atau geografi dan tanpa kehilangan sebarang hak untuk mengangkut lalulintas yang sebaliknya dibenarkan di bawah Perjanjian ini.

Nota

Jadual-Jadual laluan dalam Bahagian I dari Tambahan ini berserta dengan peranggan 3 Bahagian ini hendaklah ditafsirkan sebagai memberikan kepada syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan tiap-tiap Pihak hak untuk mengambil di dalam wilayah Pihak yang satu lagi, dalam perkhidmatan terminal bersama antarabangsa sahaja, penumpang-penumpang, bagasi mereka, kargo atau mel yang dibawa untuk upah atau sewa dan ditujukan ke tempat lain di dalam wilayah Pihak yang satu lagi.

Bahagian 3

Penukaran Jenis Pesawat

Dalam mana-mana bahagian atau bahagian-bahagian laluan di atas, mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan boleh menjalankan pengangkutan udara antarabangsa tanpa sebarang batasan tentang penukaran jenis atau nombor pesawat udara yang dikendalikan, di mana-mana tempat pada laluan tersebut.

TAMBAHAN II

Pengangkutan Udara Antarabangsa Tidak Berjadual

Syarikat-syarikat penerbangan tiap-tiap Pihak yang ditetapkan menurut Perjanjian ini untuk mengendalikan dibawah Tambahan ini hendaklah mempunyai hak untuk mengendalikan pengangkutan udara antarabangsa tidak berjadual pada laluan-laluan yang ditentukan dan menurut hak-hak yang diberikan bagi perkhidmatan-perkhidmatan berjadual dalam Perjanjian ini.

Tiap-tiap Pihak hendaklah memberikan pertimbangan yang positif terhadap permohonan-permohonan yang dibuat oleh syarikat-syarikat penerbangan dari Pihak yang satu lagi untuk membawa lalulintas yang tidak diliputi oleh Tambahan ini berdasarkan hormat-menghormati dan timbal-balas.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE SULTAN ET YANG DI-PERTUAN DE BRUNÉI DARUSSALAM

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de Sa Majesté le Sultan et Yang di-Pertuan de Brunéi Darussalam (ci-après dénommés “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;

Soucieux de promouvoir l’expansion des services aériens internationaux,

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 commune d’intention des responsables économiques (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 1944,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) “Autorités aéronautiques”, le Ministre responsable de l’aviation civile ainsi que toute personne ou tout organisme habilités à assumer les fonctions exercées par ledit Ministre;

b) "Accord", le présent Accord, ses annexes 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) "Service international coterminal", un transport aérien international effectué par une entreprise d'une Partie qui comprend un ou des secteurs entre deux ou plus de deux aéroports internationaux situés sur le territoire de l'autre Partie;

i) "Tarif", tout tarif, taux ou redevance appliqués au transport de passagers (et de leurs bagages) et/ou 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;

j) "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;

k) 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 Tokélaou.

Article 2. Octroi des droits

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.

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 règles 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'un 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 règles 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'autori-

sation 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 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 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, 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 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 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 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 international 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, y compris d'autres entreprises de transport aérien qui assurent des services d'escale, celle qui les assurera en totalité ou en partie. Chacune des entreprises de transport aérien désignée pourra également offrir, sur le territoire de l'autre Partie, ses services d'escale, en totalité ou en partie, à toute autre entreprise de transport aérien. Ces droits ne sont limités 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 à 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 montant 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 applicables 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'accises et taxes et redevances similaires qui sont appliqués par les autorités nationales, et qui 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 exploitée 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 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. 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 courante, 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. Modification de l'Accord

L'une ou l'autre des Parties peut en tout temps réclamer des consultations aux termes de l'article 12 du présent Accord, aux fins de procéder à des discussions relatives à des amendements au présent Accord. Tout amendement convenu entre les Parties entrera en vigueur à la date décidée par les Parties.

Article 14. 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'un 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 15. 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 16. 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 17. 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 le Gouvernement de Sa Majesté le Sultan et Yang di-Pertuan de Brunéi Darussalam, signée à Wellington le 10 avril 1995 relatif à des services aériens.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord. Fait à Wellington le 4 mars 1999, en double exemplaire en langues anglaise et malaise, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

MAURICE WILLIAMSON

Pour le Gouvernement de la Majesté le Sultan et Yang Di-Pertuan de Brunéi Darussalam :

PEHIN DATO HAJI ZAKARIA SULAIMAN

ANNEXE I. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIERS

SECTION I. 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 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 au Brunéi Darussalam et entre des points au Brunéi Darussalam et au-delà;

2. Entre le Brunéi Darussalam et tout point ou tous points.

B. Itinéraires pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Brunéi Darussalam :

1. Depuis des points situés en deçà du Brunéi Darussalam en passant par le Brunéi Darussalam et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés en Nouvelle-Zélande entre des points en Nouvelle-Zélande et au-delà;

2. 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, y compris des points situés sur le territoire de la Partie ayant désigné l'entreprise;

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.

Note

Les itinéraires visés à la section I de la présent annexe ainsi que le paragraphe 3 de la présente section doivent être interprétés comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises

de chaque Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, uniquement à l'occasion d'un service coterminal, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier dans le cadre d'une rémunération ou d'un louage, à destination d'un autre point sur le territoire de l'autre partie.

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 l'itinéraire, de type ou de numéro des appareils exploités.

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.