

**No. 36774**

---

**United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
and  
Fiji**

**Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of the Fiji Islands concerning air services (with annex). Suva, 4 December 1998**

**Entry into force:** *4 December 1998 by signature, in accordance with article 18*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 11 July 2000*

---

**Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord  
et  
Fidji**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République des Fidji (avec annexe). Suva, 4 décembre 1998**

**Entrée en vigueur :** *4 décembre 1998 par signature, conformément à l'article 18*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 11 juillet 2000*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE FIJI ISLANDS CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of the Fiji Islands;

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

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

*Article I. Definitions*

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

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

(i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

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

(b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Environment, Transport and the Regions and, for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the Republic of the Fiji Islands, the Minister responsible for civil aviation, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

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

(f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

*Article 2. Applicability of the Chicago Convention*

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

*Article 3. Grant of Rights*

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

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

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

*Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines*

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and may withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

#### *Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisations*

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

(c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### *Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services*

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

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

(b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) the requirements of through airline operation.

#### *Article 7: Tariffs*

(1) (a) The term "tariff" means:

(i) the price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);

(ii) the additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and

(iii) the prices to be charged for such additional goods, services or benefits;

and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits.

(iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and market considerations.

(3) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require their airlines to consult other airlines before filing for approval tariffs for services covered by the following provisions.

(4) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by airlines of either Contracting Party

for carriage between a point in the territory of one Contracting Party and a point in the territory of the other Contracting Party:

(a) Any proposed tariff to be charged for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before it is proposed that the tariff win take effect.

(b) A tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next two following sub-paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 21 days after the day on which the filing was received unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties have informed each other in writing within 20 days of the filing being received by them that they disapprove the proposed tariff.

(c) Nothing in sub-paragraph (b) above shall prevent the aeronautical authorities of either Contracting Party from unilaterally disallowing any tariff filed by one of its own designated airlines. However, such unilateral action shall be taken only if it appears to those authorities either that a proposed tariff is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines.

(d) If the aeronautical authorities of either Contracting Party consider either that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.

(e) Notwithstanding sub-paragraphs (a)-(d) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs for the carriage of cargo between points in their territories. Such tariffs will take effect when the airline concerned so decides.

(f) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with the provisions above is considered by the aeronautical authorities of one Contracting Party to be causing damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of requested unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.

(5)(a) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and a third State shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff currently approved by those aeronautical authorities and applied by a designated airline of that other Contracting Party for carriage between its territory and that of the third State, provided that those aeronautical authorities may withdraw their approval if the tariff being matched is discontinued for any reason, or may vary the terms of the approval to correspond to any approved variation in the tariff being matched.

(b) Notwithstanding sub-paragraph 5(a) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for the carriage of cargo between the territory of the other Contracting Party and the third State.

*Article 8. Customs Duties*

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:

(a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

(i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;

(ii) passenger handling equipment and component parts;

(iii) cargo-loading equipment and component parts;

(iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;

(v) instructional material and training ;

(vi) airline and operators' documents; and

(b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

(i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;

(ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;

(iii) spare parts including engines; and

(c) computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:

(i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;

(ii) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;

(iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;

(iv) the carrying out of security checks on passengers or cargo;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

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

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

*Article 9. Aviation Security*

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Conventions, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for Suppressions of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 form an integral part of this Agreement.

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

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating



communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

*Article 10. Provision of Statistics*

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

*Article 11. Tender of Earnings*

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

*Article 12. Airline Representation and Sales*

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airline. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

*Article 13. User Charges*

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting

Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

*Article 14. Consultation*

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

*Article 15. Settlement of Disputes*

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the International Court of Justice next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

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

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

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2) (b) of this Article.

#### *Article 16. Amendment*

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

#### *Article 17. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation.

This Agreement shall terminate, at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

#### *Article 18. Entry into Force*

(1) This Agreement shall enter into force on the date of signature.

(2) The Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Fiji for Air Services between and beyond their respective Territories -signed in London on 10 January 1974 shall terminate on the date of entry into force of this Agreement.

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

Done in duplicate at Suva, Fiji Islands, this Fourth day of December 1998 in the English language.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

M. DIBBEN

For the Government of the Republic of the Fiji Islands:

D. PICKERING

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

*Section 1*

*Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:*

Points in the United Kingdom—Intermediate Points—Points in the Republic of the Fiji Islands—Points Beyond

**NOTES:**

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point or a point beyond to be set down in the territory of the Republic of the Fiji Islands, and vice versa, except as may from time to time be agreed by aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

*Section 2*

*Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of the Fiji Islands:*

Points in the Republic of the Fiji Islands—Intermediate Points—Points in the United Kingdom—Points Beyond

**NOTES:**

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Republic of the Fiji Islands.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point or a point beyond to be set down in the territory of the United Kingdom, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE  
GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET  
D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE  
DES FIDJI

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République des Fidji;

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de conclure un Accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte:

a) l'expression "la Convention de Chicago" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et couvre également: i) tout amendement à ladite Convention entré en vigueur aux termes de l'Article 94 a), qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; et ii) toutes Annexes ou tous amendements adoptés aux termes de l'Article 90 de ladite Convention, dans la mesure où lesdits amendements ou annexes sont à un moment déterminé en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas du Royaume-Uni, le Secrétaire d'État à l'Environnement, aux transports et aux régions et, aux fins de l'Article 7, la Direction de l'aviation civile et, dans le cas de la République des Fidji, le Ministre chargé de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité(e) à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités mentionnées ci-dessus ou des fonctions similaires;

c) l'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) le mot "territoire", lorsqu'il s'agit d'un État, a la signification que lui assigne l'Article 2 de la Convention de Chicago;

e) les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne l'Article 96 de la Convention de Chicago;

f) l'expression "le présent Accord" s'applique également à l'Annexe audit Accord et à tous amendements qui sont apportés à l'Annexe ou au présent Accord;

g) l'expression "redevances d'usage" s'entend des redevances imposées aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques ou que ces dernières permettent de percevoir, pour l'utilisation des aéroports et de leurs installations ou des facilités de navigation aérienne, y compris les facilités et services connexes, par leurs aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et leurs cargaisons.

#### *Article 2. Champ d'application de la Convention de Chicago*

Les dispositions du présent Accord relèvent de celles de la Convention de Chicago dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

#### *Article 3. Octroi des droits*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants relatifs à ses services aériens internationaux:

- a) le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section appropriée du tableau de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement dénommés "les services convenus" et les "routes indiquées". Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties contractantes ont, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale dans la région de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués au tableau de l'Annexe au présent Accord pour embarquer ou débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant aux entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, dans la région de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, à un autre point situé dans la région de cette autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur sa route habituelle, l'autre Partie contractante s'efforce, dans la mesure de ses moyens, de faciliter l'exploitation dudit service en réorganisant les routes sur une base temporaire et appropriée.

#### *Article 4. Désignation des entreprises de transport aérien et autorisation d'exploitation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que de révoquer ou de modifier de telles désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations voulues à la ou aux entreprise(s) de transport aérien désignée(s).

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle détient les permis et autorisations voulus des autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante et qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante peut refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice par un transporteur des droits stipulés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désigné ou de ressortissants de cette Partie contractante.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord.

#### *Article 5. Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice des droits aux conditions qu'elle juge nécessaires:

a) dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien désignée sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie contractante; ou

b) dans les cas où cette entreprise de transport aérien n'observe pas les lois et les règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

c) dans le cas où une entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre une mesure de retrait ou de suspension de l'autorisation d'exploitation, mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

#### *Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes exploitent les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs dans des conditions d'équité et d'égalité.



2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but principal de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée:

a) aux besoins du trafic à destination ou en provenance de la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

b) aux besoins du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et

c) aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

#### *Article 7. Tarifs*

1. a) Le terme "tarif" désigne:

i) le prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers, de leurs bagages ou de fret (à l'exclusion du courrier);

ii) les biens, services et autres avantages supplémentaires devant être fournis ou offerts à l'occasion de ces transports ou qui ont un rapport quelconque avec ces transports; et

iii) les prix demandés pour ces biens, services ou avantages supplémentaires;

et inclut les conditions qui régissent l'applicabilité de ces prix et la fourniture ou l'offre de ces biens, services ou avantages;

iv) le taux de commission versée par une entreprise à un agent sur les billets vendus ou les connaissements remplis par ledit agent pour le transport par des services aériens réguliers.

b) Lorsque les tarifs ou les taux diffèrent selon la saison, le jour de la semaine ou le temps de la journée lorsqu'un vol est en opération, la durée ou la destination ou encore en fonction de certains autres facteurs, chaque prix ou taux différent est considéré comme un tarif distinct, qu'il ait été ou non déposé séparément auprès des autorités compétentes.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour le transport entre leurs territoires sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les autres facteurs pertinents, y compris le coût d'exploitation des services convenus, les intérêts des usagers, un bénéfice raisonnable et l'état du marché.

3. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'exigent pas que leurs entreprises de transport aérien se consultent avant de déposer pour approbation les tarifs des services correspondant aux services couverts par les dispositions suivantes.

4. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes appliquent les dispositions suivantes pour l'approbation des tarifs demandés par les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante pour le transport entre un point situé sur le territoire d'une Partie contractante et un point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante:

a) Tout tarif envisagé pour le transport entre les territoires des deux Parties contractantes est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée ou en son nom auprès des autorités aéronautiques des deux pays 30 jours au moins (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques en décident ainsi) avant la date prévue pour son application.

b) Un tarif ainsi déposé peut être approuvé à tout moment par les autorités aéronautiques. Toutefois, en raison des deux alinéas ci-après, un tel tarif est considéré comme ayant été approuvé 21 jours après la date à laquelle le dépôt a été reçu, sauf si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se sont informées par écrit dans les 20 jours qui suivent le dépôt qu'elles n'approuvent pas le tarif proposé.

c) Rien dans l'alinéa b) ci-dessus n'empêche les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante de refuser unilatéralement le tarif déposé par l'une de ses propres entreprises de transport aérien désignées. Toutefois cette action unilatérale n'est prise que si ces autorités aéronautiques estiment soit que le tarif proposé est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel susceptible de causer de sérieux dommages à une autre ou à d'autres entreprise(s) de transport aérien.

d) Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment qu'un tarif proposé et déposé par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante est excessif ou que son application entraînerait un comportement anticoncurrentiel, susceptible de causer de sérieux dommages à une autre ou à d'autres entreprise(s) de transport aérien, elles peuvent, dans les 20 jours qui suivent la réception du tarif proposé, demander des consultations aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent être menées dans les 21 jours qui suivent la demande et le tarif prend effet à la fin de ladite période, sauf si les autorités des deux Parties contractantes en décident autrement.

e) Nonobstant les alinéas a) à d) ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'exigent pas, pour leur approbation, le dépôt de tarifs relatifs au transport de marchandises entre des points situés sur leurs territoires. Les tarifs entrent en vigueur lorsque l'entreprise de transport aérien concernée le décide.

f) Dans le cas où un tarif qui est entré en vigueur conformément aux dispositions ci-dessus est considéré par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante comme causant du tort à une autre ou à d'autres entreprise(s) de transport aérien sur une route ou des routes particulière(s), les autorités aéronautiques en question peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations sont menées dans les 21 jours qui suivent la demande, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en décident autrement.

5. a) Les tarifs demandés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et un État tiers sont déposés pour approbation auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Chaque tarif déposé est approuvé s'il est identique, du point de vue niveau, conditions et date d'expiration à un tarif actuellement approuvé par les autorités aéronautiques en question et appliqué par une entreprise de transport aérien désignée de cette autre Partie contractante pour des transports entre son territoire et un État tiers, à condition que lesdites autorités aéronautiques puissent retirer leur approbation si le tarif en question est suspendu pour une raison quelconque ou elles peuvent modifier les termes de leur approbation de façon à harmoniser les différents tarifs.

b) Nonobstant l'alinéa 5 a) du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'exigent pas le dépôt, pour leur approbation, des tarifs demandés par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante pour le transport de marchandises entre le territoire de l'autre Partie contractante et l'État tiers.

#### *Article 8. Droits de douane*

1. Un aéronef exploité en service aérien international par l'entreprise de transport aérien ou les entreprises de transport aériens désignée(s) de l'une ou l'autre Partie contractante est exempt de tous les droits de douane, taxes nationales d'accise et autres impôts nationaux, de même que:

a) les articles suivants introduits par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante:

- i) le matériel de réparation, d'entretien et de révision, ainsi que les pièces de rechange;
- ii) l'équipement pour le transport des passagers, ainsi que les éléments qui le composent;
- iii) les équipements de chargement et de déchargement, ainsi que les pièces qui les composent;
- iv) le matériel de sécurité, y compris les pièces qui le composent, pour incorporation dans l'équipement de sécurité;
- v) le matériel d'instruction et les aides à la formation;
- vi) la documentation sur l'entreprise de transport aérien et ses opérateurs; et

b) les articles suivants, introduits par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante ou fournis à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante, à savoir:

- i) les approvisionnements de bord (y compris mais non exclusivement les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), qu'ils soient introduits ou pris à bord sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- ii) les carburants, lubrifiants et autres approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;
- iii) les pièces détachées, y compris les moteurs; et

c) l'équipement informatique et ses composants introduits par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante pour faciliter les travaux dans un ou plusieurs domaines tels que:

- i) les réparations, l'entretien ou la révision de l'aéronef;
- ii) la prise en charge des passagers à l'aéroport et à bord de l'aéronef;
- iii) le chargement du fret ou le déchargement des marchandises de l'aéronef;
- iv) la vérification de sécurité concernant les passagers ou les marchandises;

à condition, dans chaque cas, que les éléments soient utilisés à bord d'un aéronef ou dans les limites d'un aéroport international en liaison avec l'établissement ou le fonctionnement d'un service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée concernée.

2. L'exonération des droits de douane, taxes nationales d'accise et autres impôts nationaux similaires ne s'étend pas aux frais fondés sur le coût des services fournis par l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés au paragraphe 1 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également au cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprise(s) de transport aérien bénéficie(nt) des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

#### *Article 9. Sécurité aérienne*

1. La certitude que la sécurité est assurée pour tous les aéronefs, leurs passagers et leur équipage étant une condition préalable fondamentale à l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'avion civile contre tous actes ou interventions illicites et notamment leurs obligations au titre des Conventions de Chicago, 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, et le Protocole pour la répression des actes de violence illicites dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, font partie intégrale du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se fournissent réciproquement sur demande toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme

des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que pour faire face à toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables et, dans la mesure où elles doivent les appliquer, aux pratiques recommandées définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, et désignées comme Annexes à la Convention de Chicago; elles exigent des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement et la résidence permanente sont situés sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment aux dites dispositions relatives à la sécurité aérienne. Dans le présent paragraphe, la référence aux normes de sécurité aérienne inclut toute différence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante prévient l'autre de son intention de notifier toute différence.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, contrôler les passagers et leurs bagages à main et réaliser toutes les vérifications voulues sur l'équipage, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les approvisionnements de bord avant et pendant le chargement ou le déchargement et à ce que ces mesures soient modifiées de façon à répondre efficacement à une intensification des menaces. Chaque Partie contractante convient que ses entreprises de transport aérien peuvent être requises de respecter les dispositions concernant la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3), demandées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et le départ de ce dernier, et pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante. En outre, chacune des Parties réagit favorablement à toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue de la prise de mesures spéciales de sécurité pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace d'un incident de capture d'un aéronef civil ou autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, chaque Partie contractante prête à l'autre son assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risque pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

#### *Article 10. Fourniture de statistiques*

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci peuvent avoir besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante mentionnée en premier dans le présent article. Ces relevés contiennent tous les renseignements demandés pour déterminer l'importance du trafic assuré par lesdites entreprises de transport aérien sur les services convenus ainsi que les origines et les destinations des vols.

*Article 11. Transfert des recettes*

Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir et de transférer dans son pays les recettes locales en excédent des dépenses locales. Ces conversions et transferts sont autorisés sans aucune restriction au taux de change applicable aux transactions courantes, qui est en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et elles ne sont soumises à aucune charge autre que celles normalement perçues par les banques pour effectuer ces conversions et ces transferts.

*Article 12. Représentation des entreprises de transport aérien et exploitation commerciale*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une des Parties contractantes ont le droit, en conformité avec les lois et règlements régissant l'entrée, le séjour et l'emploi du personnel sur le territoire de l'autre Partie contractante, de faire entrer et d'employer sur le territoire de cette autre Partie contractante le personnel administratif, technique, le personnel d'exploitation et autres agents spécialisés nécessaires à l'exploitation de services aériens.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre sur le territoire de l'autre Partie contractante des services de transport aérien soit directement, soit à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de représentants commerciaux. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de libeller lesdits services de transport aérien et toute personne a le droit d'acheter ces services en monnaie du territoire en question ou dans toute autre monnaie librement convertible.

*Article 13. Redevances d'usage*

1. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet pas que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations fournis par les autorités qui imposent ces redevances, le cas échéant, par l'intermédiaire des organisations représentant ces entreprises. Un délai raisonnable accompagne la notification de tous changements proposés dans le montant des redevances, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements soient effectifs. Par ailleurs, chaque Partie contractante encourage les échanges de renseignements appropriés entre les autorités compétentes et les usagers concernant ces redevances.

*Article 14. Consultations*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations avec l'autre Partie en ce qui concerne l'application, l'interprétation, ou la modification du présent Accord ou le respect de ses dispositions. Ces consultations qui peuvent être organisées entre autorités aéronautiques, débutent dans un délai de 60 jours à compter de la date

à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes en conviennent autrement.

*Article 15. Règlement des différends*

1. En cas de différend entre elles, quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de régler celui-ci par des négociations.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminé, sinon le différend est, à la demande de l'une d'entre elles, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, qui sera constitué de la manière suivante:

a) chacune des Parties contractantes désigne un arbitre dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage. Un ressortissant d'un État tiers, qui fait fonction de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours qui suivent la désignation du second;

b) si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été faite dans les délais indiqués ci-dessus, chacune des Parties contractantes peut prier le Président de la Cour internationale de justice de procéder aux nominations nécessaires dans les 30 jours. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-président procède à la désignation. Si le Vice-président est ressortissant de l'une des Parties contractantes, le membre de la Cour internationale de justice, qui vient immédiatement après et qui n'a la nationalité d'aucune des Parties contractantes, est chargé de procéder aux désignations nécessaires.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article ou à moins que les Parties contractantes en conviennent autrement, le tribunal d'arbitrage définit les limites de sa juridiction et fixe sa propre procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une réunion est organisée dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué.

4. Sauf si les Parties contractantes en conviennent autrement ou si le tribunal ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante soumet un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué. Chaque Partie contractante présente sa réponse dans les 60 jours qui suivent le dépôt du mémorandum de l'autre Partie contractante. A la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 30 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats ou, en l'absence de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques. La décision est prise à la majorité des voix.

6. Les Parties contractantes peuvent présenter une demande d'éclaircissement en ce qui concerne la sentence dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception et les éclaircissements sont fournis dans un délai de 15 jours à compter de la date de ladite demande.

7. La sentence du tribunal est contraignante pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante assume les frais de l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres dépenses du tribunal sont partagées également entre les Parties contractantes, y compris toutes les dépenses engagées par le Président ou le Vice-président ou le membre de la Cour internationale de justice dans le cadre de l'application des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article.

*Article 16. Amendements*

Les amendements au présent Accord, dont sont convenues les Parties contractantes, entrent en vigueur une fois confirmés par un échange de notes.

*Article 17. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification de dénonciation soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 18. Entrée en vigueur*

1. Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

2. L'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement des Fidji relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Londres le 10 janvier 1974, devient caduc à la date de l'entrée en vigueur du présent Accord.

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

Fait en double exemplaire à Suva, Fidji, le 4 décembre 1998 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

M. DIBBEN

Pour le Gouvernement de la République des Fidji:

D. PICKERING



ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

*Section 1*

*Routes devant être exploitées par la ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) du Royaume-Uni:*

Points dans le Royaume-Uni —Points intermédiaires—Points dans la République des Fidji—Points au-delà

**NOTES:**

1. Les escales aux points intermédiaires ou aux points au-delà peuvent être omises à l'occasion de tout vol, à condition que le service commence ou se termine au Royaume-Uni.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà pour être ensuite déchargé sur le territoire de la République des Fidji et vice versa, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent de temps à autre. La présente restriction s'applique également à toutes les formes de trafic avec faculté d'arrêt.

*Section 2*

*Routes devant être exploitées par la ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de la République des Fidji:*

Points dans la République des Fidji—Points intermédiaires—Points dans le Royaume-Uni—Points au-delà

**NOTES:**

1. Les escales aux points intermédiaires ou aux points au-delà peuvent être omises à l'occasion de tout vol, à condition que le service commence ou se termine dans la République des Fidji.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà pour être déchargé sur le territoire du Royaume-Uni et vice versa, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent de temps à autre. La présente restriction s'applique également à toutes les formes de trafic avec faculté d'arrêt.

