

No. 37546

**New Zealand
and
Denmark**

Air Services Agreement between New Zealand and the Kingdom of Denmark (with annex). Wellington, 7 February 2001

Entry into force: *7 February 2001 by signature, in accordance with article 20*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 11 June 2001*

**Nouvelle-Zélande
et
Danemark**

Accord relatif aux services aériens entre la Nouvelle-Zélande et le Royaume du Danemark (avec annexe). Wellington, 7 février 2001

Entrée en vigueur : *7 février 2001 par signature, conformément à l'article 20*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 11 juin 2001*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN NEW ZEALAND AND THE
KINGDOM OF DENMARK

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of New Zealand, hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

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

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage 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;

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

Desiring to conclude an agreement, in conformity with the said Convention, for the main purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement:

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

(b) "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Denmark, the Ministry of Transport; and in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister; or in either case any person or body authorised to perform any particular function to which this Agreement relates;

c) "designated airline" means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of this Agreement;

(d) "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings laid down in Article 96 of the Convention;

(e) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

(f) "Annex" means any Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 17 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement include the Annex unless otherwise stated;

(g) "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and baggage, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail; and

(h) "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude Tokelau;

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by airlines designated by the other Contracting Party:

(a) to fly across its territory without landing,

(b) to make stops in its territory for non-traffic purposes,

(c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging -- in international traffic-- passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on board -- in the territory of the other Contracting Party -- passengers, cargo, and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

Article 3. Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating air services on the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations.

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

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, regulations and rules normally and reasonably applied to

the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in the territory of the other Contracting Party and that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said territory.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin to operate air services on the routes specified in the Annex provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4. Revocation and Limitation of Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 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 effective control of that airline is maintained in the territory of the other Contracting Party and that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said territory;

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws, regulations and rules of the Contracting Party granting this authorisation or these rights; or

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

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph 1 of this Article or immediate imposition of the conditions mentioned therein is essential to prevent further infringements of laws, regulations and rules, such rights shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

3. Such consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 5. Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of either Contracting Party, as well as its regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

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

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

3. The items 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 for by this Article shall also apply in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

Article 6. Storage of Airborne Equipment and Supplies

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

Article 7. Entry Clearance Regulations

1. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

2. The laws, regulations and rules of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of passengers, crew, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws, regulations and rules provided for in this Article.

Article 8. Capacity Provisions

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall allow a designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting 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 Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 9. Tariffs

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

2. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention by the Contracting Parties may be initiated to:

- (i) prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;
- (ii) protect consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
- (iii) protect airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

Article 10. Transfer 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 11. Airline Representation

1. Each Contracting Party grants to a designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, and subject to its laws and regulations relating to entry, residence and employment, the right to maintain in its territory representatives including office, administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of a 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. A Contracting Party shall not restrict the right of the designated airlines of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency. Nor shall a Contracting Party restrict the right of a designated airline of the other Contracting Party to pay in local or in any freely convertible currency its locally incurred costs.

Article 12. Approval of Flight Schedules

1. Airlines designated by a Contracting Party may be required to submit their traffic programmes for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation, or at such shorter notice as the aeronautical authorities may allow. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

Article 13. Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity

of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft has been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 14. Aviation Security

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, 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 any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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 applicable aviation security provisions established by the international Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Contracting Party shall re-

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

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

5. If 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, airport or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 15. Consultations

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

Article 16. Amendments

1. Any amendments to this Agreement, except the Annex, shall enter into force on the date of an Exchange of Notes indicating that all necessary constitutional procedures have been completed by both Parties.

2. Amendments to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties, effected by and entering into force on the date of an exchange of diplomatic notes.

Article 17. 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 endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nom-

inated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the arbitral tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceeding. The costs of the president and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties undertake to comply, to the degree consistent with their respective national laws, with any decision given under paragraph 2 of this Article.

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

Article 18. Registration

This Agreement, its Annex and any subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization.

Article 19. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of its signature.

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

Done at Wellington on 7th February 2001 in duplicate in the English language.

For the Government of the Kingdom of Denmark:

JENS OSTENFELD

For the Government of New Zealand:

MARK GOSCHE

ANNEX

1 a) Routes to be operated in both directions by the airlines designated by the Government of the Kingdom of Denmark:

Points in Denmark, via intermediate points, to a point or points in New Zealand, and to points beyond.

b) Routes to be operated in both directions by the airlines designated by the Government of New Zealand:

Points in New Zealand, via intermediate points, to a point or points in Denmark, and to points beyond.

2. Subject to the legal obligations of each Contracting Party, the designated airlines of either Contracting Party may serve intermediate and/or beyond points with fifth freedom traffic rights.

3. In operating or holding out services on the agreed routes, any designated airline may enter into co-operative arrangements, including but not limited to code-sharing arrangements, with any other airline, including airlines of third countries, which has the appropriate traffic rights and, if appropriate, operating authorisations for the co-operative arrangement in question.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE ROYAUME DU DANEMARK

Le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande, dénommés ci-après les "Parties contractantes";

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien dans les conditions du marché;

Désireux de faciliter l'expansion des possibilités qui s'offrent dans le domaine des transports aériens internationaux;

Reconnaissant que l'efficacité et la concurrence entre les services aériens renforcent les échanges, le bien-être des consommateurs et la croissance économique;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services à des prix raisonnables et animés du désir d'encourager les entreprises de transport aérien à se développer et à appliquer des tarifs innovateurs et concurrentiels;

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le maximum de sûreté et de sécurité et réaffirmant les vives préoccupations que leur causent les actes perpétrés, ou les menaces dirigées contre la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sûreté des personnes ou des biens, entravent l'exploitation des transports aériens et incitent l'opinion publique à douter de la sûreté de l'aviation civile;

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944; et

Désireux de conclure un accord, conformément à ladite Convention, en vue d'établir et d'exploiter des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord :

a) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement aux Annexes ou à la Convention, conformément aux Articles 90 et 94 de celle-ci, qui ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas du Royaume du Danemark, du Ministère des Transports, et dans celui de la Nouvelle-Zélande, du Ministre chargé de l'Aviation civile, et de toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre, ou, dans l'un et l'autre cas, de toute personne ou organisme habilité à remplir une fonction spécifique mentionnée dans le présent Accord;

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 3 du présent Accord;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale à but non commercial" ont les sens que leur donne l'Article 96 de la Convention;

e) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son Annexe et de tout amendement y relatif;

f) Le terme "Annexe" s'entend de toute Annexe au présent Accord ou telle qu'elle peut être modifiée, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 17 du présent Accord. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord, sauf indication contraire, et toute référence à l'Accord vise également l'Annexe, sauf indication contraire;

g) Le terme "tarif" s'entend du prix à payer pour le transport des passagers et des bagages ainsi que des conditions dans lesquelles il est appliqué, y compris les prix et les conditions pour d'autres services assurés par le transporteur dans le cadre du transport aérien et y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier; et

h) Le terme "territoire" a la signification que lui attribue l'Article 2 de la Convention, sauf que dans le cas de la Nouvelle-Zélande le terme "territoire" n'englobe pas Tokelau.

Article 2. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en vue de l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante :

a) Survoler son territoire sans y faire escale;

b) Faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales; et

c) Faire des escales aux points indiqués dans l'Annexe au présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou simultanément.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de ladite Partie contractante.

3. Les entreprises aériennes de chaque Partie contractante, autres que celles désignées à l'article 3, jouissent également des droits spécifiés aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 du présent article.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien chargées

d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées dans l'Annexe et de retirer ou de modifier lesdites désignations.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai injustifié l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise de transport aérien désignée.

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

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle peut estimer nécessaires pour l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés à l'article 2, chaque fois qu'elle n'est pas certaine qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré sur le territoire de l'autre Partie contractante et que ladite entreprise de transport aérien constitue une société qui a son siège dans l'autre Partie contractante.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services aériens convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent article.

Article 4. Révocation et limitation de l'autorisation

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

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré sur le territoire de l'autre Partie contractante et que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège dans l'autre Partie contractante;

b) Si cette entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois, les règlements et les directives de la Partie contractante qui accorde cette autorisation ou ces droits; ou

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

2. A moins qu'une mesure de retrait ou de suspension de l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 1 du présent article ou d'imposition immédiate de conditions ne soit impérative pour empêcher que les lois, les règlements et les directives continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

3. Dans ce cas, les consultations commencent dans les trente (30) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit une demande écrite en ce sens.

Article 5. Droits de douane

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord sont exempts de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord introduites ou embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans des limites raisonnables, et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs qui quittent le territoire en question et qui sont exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état d'aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être utilisés en partie au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Les produits mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont dans certains cas impérativement placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités appropriées.

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 entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise ou lesdites entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 6. Stockage de l'équipement de bord et des provisions

L'équipement normal de bord, de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

Article 7. Formalités d'admission

1. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne sont soumis qu'à des formalités de douane et de contrôle d'immigration très simplifiées. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

2. Les lois, règlements et directives d'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au passage en douane, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine s'appliquent aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, à leurs équipages, leurs passagers, leurs marchandises et au courrier, qu'il s'agisse du transit, de l'entrée dans le pays ou du départ de ce dernier et pendant le séjour sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. Aucune des Parties contractantes ne peut accorder de préférence à sa propre entreprise de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'application de la législation, de la réglementation et des directives énumérées dans le présent article.

Article 8. Dispositions relatives à la capacité

1. Chaque Partie contractante permet, grâce à des possibilités égales et honnêtes aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes d'entrer en concurrence dans le domaine du transport aérien international faisant l'objet du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa juridiction pour éliminer toutes les formes de discrimination ou de pratiques concurrentielles malhonnêtes qui nuisent à la position concurrentielle des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante autorise une entreprise de transport aérien désignée à déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle propose sur la base de considérations commerciales fondées sur le marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, et la fréquence ou à la régularité des services, ou le type ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sauf lorsque cette demande émane des douanes ou doit être prise pour des raisons techniques, opérationnelles ou écologiques, dans le cadre de conditions uniformes conformes à l'Article 15 de la Convention.

4. Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante des conditions de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols qui iraient à l'encontre des fins du présent Accord.

Article 9. Tarifs

1. Les tarifs des services de transport aérien international exploités conformément aux dispositions du présent Accord ne doivent pas être nécessairement déposés auprès des autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante.

2. Sans limiter l'application des règles générales de la concurrence et de la législation sur la consommation de chaque Partie contractante, celles-ci peuvent être amenées à intervenir pour :

- i) Empêcher des tarifs ou des pratiques déraisonnablement discriminatoires;
- ii) Protéger les utilisateurs de tarifs qui seraient déraisonnablement élevés ou restrictifs soit en raison de l'abus de position dominante soit de pratiques concertées entre les transporteurs aériens; et
- iii) Protéger les entreprises de transport aérien de tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou de soutien direct ou indirect des pouvoirs publics.

Article 10. Transfert des recettes

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, les recettes locales en excédent des dépenses effectuées localement. La conversion et le transfert sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert et ne sont soumis à aucun frais excepté ceux normalement prélevés par les banques pour les opérations de conversion et de transfert.

Article 11. Représentation de l'entreprise de transport aérien

1. Chacune des Parties contractantes accorde à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité et sous réserve de sa législation et de sa réglementation liées à l'entrée, au séjour et à l'emploi, le droit d'ouvrir sur son territoire les bureaux et d'employer les personnels administratif, commercial et technique nécessaires pour les besoins de l'entreprise de transport aérien désignée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes ont le droit de vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agences, des prestations de transport aérien. Une Partie contractante ne restreint pas le droit des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de vendre ni le droit pour toute personne d'acheter ces prestations en monnaie locale. Une Partie contractante ne restreint pas non plus le droit d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de payer ses dépenses locales en monnaie nationale ou en toute devise librement convertible.

Article 12. Approbation des plans de vol

1. Les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante soumettent pour approbation leurs plans de vol aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

nte trente (30) jours au moins avant leur entrée en vigueur ou un délai plus bref que peuvent fixer les autorités aéronautiques. Le plan indique en particulier les horaires des vols, la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés.

2. Toute modification apportée ultérieurement à un plan de vol déjà approuvé doit également être soumise pour approbation.

Article 13. Sûreté des aéronefs

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sûreté dans n'importe quel domaine lié à l'équipage, à l'aéronef ou à l'exploitation adoptée par l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours qui suivent cette demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne respecte pas et n'applique pas correctement des normes de sûreté dans un domaine quelconque, qui doivent être au moins égales aux normes minimales fixées, conformément à la Convention, la première Partie contractante notifie l'autre de ses constatations et des mesures qu'elle considère nécessaires pour assurer la conformité avec ces normes minimales et ladite autre Partie contractante prend les mesures correctives appropriées. Si cette dernière manque à ses obligations, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long qui peut être fixé d'un commun accord, ce défaut justifie l'application des dispositions de l'article 4 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention, il est convenu qu'un aéronef exploité par une entreprise ou des entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour des services sur le territoire de l'autre Partie contractante peut, pendant qu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un contrôle, par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et autour de l'aéronef afin de vérifier à la fois la validité des documents dudit aéronef et ceux de son équipage ainsi que la condition apparente de l'aéronef et de ses équipement (appelé dans le présent article "vérification externe sur la piste"), à condition que ceci n'entraîne pas un retard déraisonnable.

4. Si cette ou ces vérifications suscitent :

a) De sérieuses préoccupations du fait que l'aéronef ou l'exploitation dudit aéronef n'est pas conforme aux normes minimales appliquées à cette époque, conformément à la Convention; ou

b) De sérieuses préoccupations quant à l'insuffisance d'entretien et d'application correcte des normes de sécurité en vigueur à cette époque, conformément à la Convention, la Partie contractante qui procède à la vérification est en mesure, aux fins de l'Article 33 de la Convention, de conclure que les conditions dans lesquelles le certificat ou les licences consentis à l'aéronef en question ou à l'équipage dudit aéronef ont été délivrés ou validés ou que les conditions d'exploitation de l'aéronef en question ne respectent pas les normes minimales fixées, conformément à la Convention.

5. Au cas où l'accès à l'aéronef pour entreprendre une vérification externe de l'aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, conformément au paragraphe 3 ci-dessus, est refusé par le représentant de ladite ou desdites

entreprises de transport aérien, l'autre Partie contractante a toute latitude pour en déduire que de sérieuses préoccupations du type mentionné au paragraphe 4 ci-dessus existent et de tirer les conclusions mentionnées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante immédiatement au cas où la première Partie contractante conclut, soit à la suite d'une vérification, d'une consultation ou par d'autres moyens, que des mesures s'imposent immédiatement et sont essentielles pour assurer la sûreté de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante, conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus, est arrêtée une fois que la raison qui a justifié son adoption n'existe plus.

Article 14. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que son obligation, à l'égard de l'autre Partie contractante, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, elle s'acquitte des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombent en vertu 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 tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile auquel adhèrent les deux Parties contractantes.

2. Chaque Partie contractante prête à l'autre, sur sa demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent comme Annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article, qui sont exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, inspecter les passagers et leurs bagages à main, les équipages, les marchandises, les bagages de soute, le courrier et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises en vue de faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de leurs aéronefs, de ses passagers ou de son équipage ou encore d'un aéroport et d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement 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 15. Consultations

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations sur l'application et l'interprétation du présent Accord ou sur les amendements y relatifs; ces consultations qui peuvent être tenues au niveau des autorités aéronautiques commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 16. Amendements

1. Tout amendement au présent Accord, exception faite de l'Annexe, entre en vigueur à la date d'un échange de notes indiquant que toutes les formalités constitutionnelles voulues ont été accomplies par les deux Parties.

2. Des amendements à l'Annexe au présent Accord peuvent être effectués par entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes et prennent effet et entrent en vigueur à la date d'un échange de notes diplomatiques.

Article 17. Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, celles-ci s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un arbitre, ou bien le différend peut être, à la demande de l'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué; le troisième arbitre est désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties contractantes peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre qui est ressortissant d'un État tiers, fait fonction de président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage se déroulera. Si le Président considère qu'il est un ressortissant d'un État qui ne peut être considéré comme neutre en ce qui concerne le différend, le Vice-Président le plus ancien, qui

n'est pas disqualifié pour cette raison, procède à la nomination. Le tribunal arbitral rend sa sentence à la majorité des voix.

3. Chaque Partie contractante assume les coûts de l'arbitre qu'elle a désigné et de sa représentation aux séances d'arbitrage. Les dépenses afférentes au président et autres dépenses sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'efforcent de se conformer, dans la mesure où le permettent leurs législations nationales respectives, à toutes les décisions rendues en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne se conforme pas à une décision prise conformément au paragraphe 2 du présent article, et aussi longtemps que dure cet état de choses, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise de transport aérien désignée en défaut.

Article 18. Enregistrement

Le présent Accord, son annexe et tous amendements ultérieurs sont soumis par les Parties contractantes à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord; ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification de dénonciation est retirée d'un commun accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur

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

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

Fait à Wellington le 7 février 2001 en double exemplaire et en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume de Danemark :

JENS OSTENFELD

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

MARK GOSCHE

ANNEXE

1. a) Routes à desservir dans les deux directions par les entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement du Royaume du Danemark :

Points situés au Danemark, via des points intermédiaires, jusqu'à un point ou des points en Nouvelle-Zélande et à des points au-delà.

b) Routes à desservir dans les deux directions par les entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement de Nouvelle-Zélande :

Points situés en Nouvelle-Zélande, via des points intermédiaires, jusqu'à un point ou des points au Danemark et à des points au-delà.

2. Sous réserve des obligations légales de chaque Partie contractante, les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent desservir des points intermédiaires et/ou des points au-delà avec les droits de trafic de cinquième liberté.

3. Pour l'exploitation ou l'extension des services sur les routes convenues, toutes entreprises de transport aérien désignées peuvent conclure des accords de coopération, y compris mais non exclusivement des arrangements de codes partagés avec toutes autres entreprises de transport aérien, y compris celles de pays tiers, qui détient des droits de trafic appropriés et, le cas échéant, les autorisations d'exploitation pour les accords de coopération en question.

