No. 37230

New Zealand
and
Samoa

Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Independent State of Samoa (with annexes). Apia, 14 April 2000

Entry into force: *14 April 2000 by signature, in accordance with article 16*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 23 January 2001*

Nouvelle-Zélande
et
Samoa

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de l'État indépendant du Samoa (avec annexes). Apia, 14 avril 2000

Entrée en vigueur : *14 avril 2000 par signature, conformément à l'article 16*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 23 janvier 2001*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE INDEPENDENT STATE OF SAMOA

The Government of New Zealand and the Government of the Independent State of Samoa (hereinafter, "the Parties");

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

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

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

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) "Aeronautical authorities" means, in each case the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 2. Grant of Rights

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

(a) The right to fly across its territory without landing;

(b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

(c) The rights otherwise specified in this Agreement.

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

Article 3. Designation and Authorisation

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

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

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

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

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

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

Article 4. Revocation of Authorisation

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

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

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

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

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

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

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

Article 5. Application of Laws, Regulations and Rules

(1) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

(2) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's airlines.

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

(4) Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control or in special circum-

stances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6. Safety

(1) Each Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the international air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Party.

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

Article 7. Aviation Security

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Parties.

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

(3) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their princi-

pal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

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

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

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

Article 8. Commercial Opportunities

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

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

(3) Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. Each designated airline shall also have the right,

in the territory of the other Party, to offer its services as a ground-handling agent in whole or in part, to any other airline. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services which would be available if self-handling were possible.

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

(5) Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

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

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

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

Article 9. Customs Duties and Charges

(1) On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during

flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of the services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

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

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

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

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

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

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

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

Article 10. Fair Competition

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

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

erational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

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

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

Article 11. Pricing

(1) Prices for international air transport operated pursuant to this Agreement may be required to be filed with the aeronautical authorities of either Party for notification purposes.

(2) Intervention by the aeronautical authorities shall be limited especially to:

(i) Preventing unreasonable discriminatory tariffs or practices;

(ii) Protecting consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to their abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and

(iii) Protecting airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect government subsidy or support.

Article 12. Consultations

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

Article 13. Settlement of Disputes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 14. Termination

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

Article 15. Registration with ICAO

(1) This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

(2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention or agreement concerning air transport by which both Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 16. Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of signature. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement between the Government of New Zealand and the Government of Western Samoa for Air Services between and beyond their respective Territories, signed at Apia, 23 June 1978, as amended.

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

Done at Apia, this 14th day of April 2000, in duplicate in the English language.

For the Government of New Zealand:

MARK GOSCHE

For the Government of the Independent State of Samoa:

HANS J. KEIL

ANNEX I. SCHEDULED AIR TRANSPORT

Section 1. Routes

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

A. Routes for the airlines or airlines designated by the Government of New Zealand

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

2. Between Samoa and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Samoa

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

2. Between New Zealand and any point or points.

Section 2. Operational Flexibility

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

1. Operate flights in either or both directions;

2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

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

4. Omit stops at any point or points, including points within the territory of the Party designating the airline;

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

6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

Section 3. Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transport without any limitation as to change in type or number of aircraft operated, at any point on the route.

ANNEX II. NON-SCHEDULED INTERNATIONAL AIR TRANSPORT

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

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

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT INDÉPENDANT DU SAMOA

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de l'État indépendant du Samoa (désignés ci-après par les "Parties"),

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur l'équité et la concurrence des entreprises de transport aérien assujetties à un minimum de réglementation et d'interventions officielles;

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 internationaux renforcent le commerce, 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 individuelles 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 le public à douter de la sûreté de l'aviation civile;

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

a) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans chaque cas du Ministre chargé de l'aviation civile et de toute personne ou organisme habilités à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre;

b) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tous amendements y relatifs;

c) L'expression "transport aérien" s'entend de toute opération effectuée par des aéronefs en vue d'assurer le transport public de passagers, bagages, fret et courrier, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location;

d) Les expressions "entreprise de transport aérien" et "escale à but non commercial" ont la signification que leur attribue l'Article 96 de la Convention;

e) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend :

i) Tout amendement qui est entré en vigueur en vertu de l'Article 94 a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties; et

ii) Toute annexe ou tout amendement y relatif adopté en vertu de l'Article 90 de la Convention dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est devenu, à un moment donné, applicable aux deux Parties;

f) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 3 du présent Accord;

g) L'expression "transport aérien international" s'entend du transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;

h) Le terme "tarif" s'entend de tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport des passagers (et de leur bagage) et/ou de fret (à l'exception du courrier) par les entreprises de transport aériens ou leurs agents et des conditions dans lesquelles ils sont offerts;

i) L'expression "vols réguliers" signifie une série de vols effectués par un aéronef pour le transport de passagers, de fret et de courrier entre deux ou plusieurs points, dans la mesure où ces vols sont tellement réguliers ou fréquents qu'ils constituent un service systématique, même s'ils ne correspondent pas nécessairement à un calendrier officiel, et que chacun de ces vols est accessible au public;

j) Le terme "territoire" a la signification que lui donne l'Article 2 de la Convention, étant entendu que dans le cas de la Nouvelle-Zélande le terme "territoire" exclut Tokelau.

Article 2. Octroi des droits

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

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

b) Le droit le faire des escales non commerciales sur son territoire; et

c) Les autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du présent article n'est censée conférer à des entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, leurs bagages, du fret ou du courrier transporté, moyennant rémunération, et à destination d'un autre point sur le territoire de l'autre Partie.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle l'entend pour exploiter des services de transport aérien international, établies conformément aux dispositions du présent Accord, ainsi que de retirer ou de modifier de telles désignations. Celles-ci sont transmises par écrit à l'autre Partie par la voie diplomatique et déterminent si l'entreprise de transport aérien est autorisée à exploiter des services de vols internationaux du type spécifié dans l'Annexe 1 ou II ou dans les deux.

2. Dès réception d'une telle désignation et des demandes d'autorisation d'exploitation présentées par l'entreprise de transport aérien désignée, établies conformément à la forme et à la manière prescrites pour l'octroi d'autorisation et de permis technique, l'autre Partie accorde sans délai et avec un minimum de formalités les autorisations et permis appropriés, à condition que :

a) L'entreprise de transport aérien soit une personne morale et ait son siège principal sur le territoire de la Partie qui l'a désignée;

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

c) L'entreprise de transport aérien soit en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois, les règlements et les règles qu'applique normalement à l'exploitation des services aériens internationaux la Partie à laquelle aura été soumise la ou les demandes; et

d) La Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté) et à l'article 7 (Sécurité aérienne).

Article 4. Révocation de l'autorisation

1. Chaque Partie peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques accordés à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie si :

a) L'entreprise de transport aérien n'est pas enregistrée et n'a pas son siège principal sur le territoire de la Partie qui l'a désignée;

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

c) L'entreprise de transport aérien désignée ne satisfait pas aux conditions prescrites par les lois et règlements et règles mentionnés à l'article 5 (Application des lois, règlements et règles) du présent Accord, ou

d) La Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien ne maintient ni n'applique les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté).

2. A moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infractions aux dispositions des alinéas c) ou d) du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par ledit article ne sont exercés qu'après consultation de l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou l'autre Partie de retenir, de révoquer, de limiter ou de soumettre à certaines conditions l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une entreprise ou d'entreprises de l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité aérienne).

Article 5. Application des lois, règlements et règles

1. Les lois et règlements d'une Partie concernant l'admission sur son territoire, le séjour et le départ hors dudit territoire d'aéronefs assurant les services de transport ou l'exploitation et la navigation d'aéronefs doivent être observés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

2. Les lois et règlements d'une Partie concernant l'admission sur son territoire, le séjour et le départ hors dudit territoire de passagers, d'équipages ou de fret transportés par des aéronefs (y compris les règlements applicables à l'entrée, au passage en douane, à la sécurité aérienne, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) doivent être observés par ou pour lesdits passagers et les équipages et pour ce qui est du fret susmentionné, transportés par des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

3. Aucune des Parties n'accordera à sa propre entreprise de transport aérien ou à une autre entreprise de transport aérien une préférence dont ne bénéficierait pas une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, engagée dans des services de transport aérien international analogue en matière de douane, d'immigration, de quarantaine ou autres.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à cette fin, ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié sauf pour des raisons de sécurité aérienne, de contrebande de stupéfiants ou dans des circonstances exceptionnelles. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6. Sûreté

1. Chaque Partie reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des services de transport aérien internationaux, visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre Partie, et encore valides, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales susceptibles d'être fixées conformément à la Convention. Chaque Partie peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences dont ses propres ressortissants sont titulaires et qui leur ont été délivrés ou validés par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des entreprises de transport aérien désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie conclut que l'autre Partie n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sûreté au moins aussi rigourcuses que les normes minimales susceptibles d'être fixées conformément à la Convention, l'autre Partie en reçoit notification en même temps que des mesures jugées nécessaires pour qu'il y ait conformité avec les normes minimales susmentionnées; elle doit alors procéder aux ajustements voulus. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre, de révoquer ou de restreindre l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une entreprise de transport aérien ou des entreprises de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie, si celle(s)-ci ne prend (prennent) pas les mesures demandées dans un délai raisonnable.

Article 7. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite, fait partie

intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 15 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, adoptée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile qui ait un caractère obligatoire pour les deux Parties.

2. Les Parties se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité des aéronefs, des passagers, des équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties 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 accepte que ces exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions de sécurité dont l'autre Partie exige l'observation lorsque leurs aéronefs entrent sur le territoire de celle-ci, en sortent ou s'y trouvent. Chaque Partie veille à ce que des mesures appropriées soient appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord avant et pendant les opérations d'embarquement ou de chargement. En outre, chaque Partie examine favorablement toute demande formulée par l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises en cas de menace particulière.

5. Chaque Partie étudie avec bienveillance toute demande de l'autre Partie d'instituer des mesures administratives réciproques qui permettent aux autorités aéronautiques d'une Partie de faire, sur le territoire de l'autre Partie, leurs propres évaluations des mesures de sécurité nécessaires aux opérateurs de vols concernant les vols à destination du territoire de la Partie qui fait ladite demande.

6. En cas d'incident ou de menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef, ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées afin de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

7. Chaque Partie prend les mesures qui lui semblent judicieuses pour s'assurer que l'aéronef de l'autre Partie, qui est l'objet d'un acte illicite ou d'autres manifestations illégales et qui atterrit sur son territoire, soit séquestré, à moins que son départ ne soit dicté par la nécessité de protéger la vie humaine. Ces mesures doivent, autant que de besoin, être prises d'un commun accord.

8. Lorsqu'une Partie a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités

aéronautiques de ladite Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. L'absence d'accord satisfaisant sur les problèmes en question dans les 15 jours qui suivent la date de la demande constitue un motif légitime pour retirer, révoquer, limiter ou assortir de conditions les autorisations d'exploitation ou les permis techniques accordés à une ou à des entreprises de transport aérien de l'autre Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre des mesures provisoires dans les 15 jours.

Article 8. Exploitation commerciale

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie peuvent établir des bureaux de promotion et de vente de prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

2. Les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie le personnel administratif, commercial, technique, opérationnel et autres agents spécialisés nécessaires en vue de fournir des prestations de transport aérien.

3. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie ("services d'escale autogérés") ou, à son gré, de choisir de les confier à l'un des organismes concurrents. Chaque entreprise désignée a également le droit d'offrir ses services, sur le territoire de l'autre Partie en qualité d'agent chargé des services d'escale autogérés, à temps plein ou partiel, à toute autre entreprise de transport aérien. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles imposées par les considérations tenant à la sûreté des aéroports. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que l'entreprise de transport aérien autogère ses services d'escale, les services au sol sont fournis dans des conditions de parfaite égalité à toutes les entreprises de transport aérien; ils sont facturés sur la base de leur coût, et ils sont comparables en nature et en qualité aux services d'escale autogérés que l'entreprise de transport aérien aurait pu assurer.

4. Chaque entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie peut vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie soit directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses agents. Chaque entreprise désignée peut vendre ces prestations et n'importe qui peut les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

5. Chaque Partie a le droit, sur demande, de convertir et de transférer à son siège l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé sur le territoire de la première Partie. La conversion et le transfert sont autorisés sans retard, sans restrictions ni redevances au taux de change officiel ou au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants à la date à laquelle le transporteur a présenté la demande initiale.

6. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit de payer leurs dépenses faites sur le territoire de l'autre Partie, y compris pour l'achat de carburant, en monnaie locale. Elles peuvent aussi le faire en monnaies librement convertibles, dans la mesure permise par la réglementation des changes en vigueur dans le pays.

7. Pour exploiter ou développer les services de transport aérien international, conformément au présent Accord, toute entreprise de transport aérien désignée peut conclure des accords de coopération, y compris mais non seulement des arrangements de codes partagés ou de leasing, avec n'importe quelle entreprise de transport aérien, y compris celles de pays

tiers, qui jouissent des autorisations d'exploitation appropriées pour les accords de coopération considérés.

8. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transport de marchandises des Parties sont autorisés, sans restriction, à employer, dans le cadre du transport aérien international, tout moyen de transport terrestre pour les marchandises vers n'importe quelle destination ou de n'importe quelle origine sur les territoires des Parties ou de pays tiers, y compris les transports vers tous les aéroports ou en provenance de ceux-ci, dotés de services douaniers, plus, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises entreposées en douane, aux termes de la législation et de la réglementation applicables. L'accès aux services et aux installations douanières des aéroports est assuré, pour ce type de marchandises, qu'elles soient transportées par voie terrestre ou aérienne. Les entreprises de transport aérien peuvent décider d'assurer elles-mêmes leurs propres transports terrestres ou de conclure des arrangements avec d'autres transporteurs terrestres, y compris le transport terrestre assuré par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de transport aérien de fret. Ces services de transport international peuvent être proposés à un prix unique de bout en bout pour le transport aérien et terrestre combiné, à condition que les expéditeurs soient correctement informés de tous les faits concernant ces transports

Article 9. Droits de douane

1. A l'arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs utilisés en service aérien international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, de même que leur équipement normal, leur équipement au sol, les carburants et les lubrifiants, le matériel technique d'utilisation immédiate, les pièces de rechange (y compris les moteurs), et les provisions de bord (y compris, sans que cette énumération soit limitative, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac ainsi que d'autres produits destinés à la vente ou à la consommation des passagers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'entretien et la prestation de services à bord de ces aéronefs seront, dans toute la mesure du possible, compte tenu de la législation de ladite autre Partie et de la législation de l'Union européenne, exonérés, sur une base de réciprocité, des restrictions à l'importation, d'impôts réels, prélèvements sur le capital, droits de douane, droits d'accises et autres redevances et frais nationaux similaires qui sont 1) imposés par les autorités nationales, et 2) ne résultent pas des coûts d'une prestation de services, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des droits et taxes et frais mentionnés au paragraphe 1 du présent article à l'exception des redevances perçues au titre de services rendus :

a) Les provisions de bord embarquées ou fournies sur le territoire de l'une des Parties, dans les limites fixées par les autorités compétentes de la Partie concernée, pour être utilisées à bord d'aéronefs de l'autre Partie exploités en services convenus, même quand ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une partie du vol s'effectuant au-dessus du territoire de la Partie où ils sont été embarqués;

b) Les équipements utilisés au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs), introduits sur le territoire de l'une ou l'autre Partie en vue de l'entretien ou de la remise en état d'un aéronef de l'autre Partie pour le transport aérien international;

c) Les carburants, les lubrifiants et les fournitures techniques, embarqués ou fournis sur le territoire d'une Partie et destinés à l'approvisionnement d'un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie assurant des services de transport aérien international, même si ces fournitures doivent être utilisées sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie où elles ont été embarquées; et

d) Des documents promotionnels et de la publicité embarqués ou fournis sur le territoire d'une Partie dans des limites raisonnables pour être utilisés à bord des aéronefs en partance d'une entreprise de l'autre Partie assurant des services de transport aérien international, même si ces articles doivent être utilisés pendant le survol du territoire de la Partie où ils ont été embarqués.

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

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent aussi dans le cas où les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie ont conclu, avec une autre entreprise, des arrangements en vue du prêt ou du transfert, sur le territoire de l'autre Partie, des articles énumérés aux paragraphes I et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

Article 10. Concurrence loyale

1. Chaque Partie donne aux entreprises désignées des deux Parties la possibilité d'affronter la concurrence, dans des conditions équitables et de parfaite égalité, sur le marché des transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie doune aux entreprises de transport aérien désignées la possibilité de fixer la fréquence et la capacité des vols internationaux qu'elle propose sur des considérations commerciales fondées sur l'état du marché. Conformément à ce droit aucune des Parties ne fixera unilatéralement des limites au volume du trafic, à la fréquence ou à la régularité des vols, au type ou aux types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie, sauf pour répondre aux prescriptions douanières, techniques, opérationnelles ou écologiques uniformément observées, en conformité avec les dispositions de l'Article 15 de la Convention.

3. Aucune des Parties n'impose aux entreprises désignées de l'autre Partie de condition 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.

4. Aucune des deux Parties n'exige la notification pour approbation des plans opérationnels des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sauf quand cela peut être nécessaire à la mise en oeuvre sur une base non discriminatoire, des conditions prévues au paragraphe 2 du présent article ou quand cela peut être spécifiquement autorisé dans une annexe au présent Accord. Si pour information, une Partie demande une notification, elle

simplifie autant que possible les formalités administratives pertinentes et les procédures à suivre par les intermédiaires de transport aérien et les entreprises désignées de l'autre Partie.

Article 11. Tarifs

1. Il peut être exigé que les tarifs pour le transport aérien international exploité en application du présent Accord soient notifiés aux autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties aux fins d'information.

2. Les autorités aéronautiques n'interviennent que dans des cas limites, et notamment pour :

i) Empêcher les pratiques ou les prix discriminatoires ou prédateurs;

ii) Protéger les usagers contre des prix indûment élevés ou restrictifs en raison d'abus de position dominante ou d'ententes entre transporteurs aériens;

iii) Protéger les entreprises contre des prix artificiellement bas à cause des subventions ou d'un soutien direct ou indirect des pouvoirs publics.

Article 12. Consultations

L'une ou l'autre Partie peut, à tout moment, demander des consultations au sujet du présent Accord. Celles-ci débutent le plus rapidement possible et au plus tard 60 jours après la date à laquelle l'autre Partie reçoit la demande, sauf accord contraire.

Article 13. Règlement des différends

1. Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord, qui ne sera pas résolu par des consultations officielles, peut être soumis à une personne ou à un organisme. Si les Parties ne parviennent pas à s'entendre, le différend sera soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une ou l'autre des deux Parties, en conformité avec les procédures énoncées ci-après.

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

a) Dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la demande d'arbitrage a été reçue, chaque Partie nomme un arbitre. Dans les 60 jours qui suivent la date à laquelle ils ont été nommés, ces deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage;

b) Si l'une ou l'autre Partie ne nomme pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre Partie peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner dans les 30 jours le ou les arbitres requis. Si le Président est ressortissant de l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien qui ne tombe pas sous le coup de cette incompatibilité, procède à la désignation.

3. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage détermine le domaine de sa juridiction en conformité du présent Accord et établit sa propre procédure. Le tribunal, une fois constitué, peut recommander que des mesures intérimaires soient prises

en attendant sa décision finale. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence se réunit dans les 15 jours pour déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et pour déterminer les procédures spécifiques à suivre.

4. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, ou décidé par le tribunal, chaque Partie soumet un mémoire dans les 45 jours qui suivent la date à laquelle le tribunal est entièrement constitué. Les répliques sont dues dans les 60 jours suivants. A la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre chef, le tribunal tient séance dans les 15 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, s'il n'y a pas de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques. La décision de la majorité du tribunal l'emporte.

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

7. Chaque Partie applique, dans les limites autorisées par sa législation nationale, les décisions et sentences du tribnnal d'arbitrage.

8. Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagées également entre les deux Parties. Toute dépense encourue par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à la suite des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraph2 du présent article, sera considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal d'arbitrage.

Article 14. Dénonciation

Chaque Partie peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est en même temps adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu où la notification est reçue par l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie, à moins que ladite notification ait déjà été retirée d'un commun accord par les Parties.

Article 15. Enregistrement auprès de l'OACI

1. Le présent Accord et tout amendement y relatif sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Au cas où un accord ou une convention multilatérale générale relative au transport aérien entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties, le présent Accord sera modifié de manière à la rendre conforme aux dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 16. Entrée en vigueur

Le présent Accord et ses annexes entrent en vigueur à la date de la signature. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplace l'Accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement du Samoa-occidental relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Apia le 23 juin 1978, tel qu'amendé.

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

Fait à Apia le 14 avril 2000, en double exemplaire et en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

MARK GOSCHE

Pour le Gouvernement de l'état indépendant du Samoa :

HANS JOACHIM KEIL

ANNEXE I. TABLEAU DES ROUTES

Section 1. Routes

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie, conformément à la présente annexe du présent Accord, peuvent effectuer des services de transport aérien international comme suit :

A. Routes de la ou des entreprise(s) désignée(s) par le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

1. Des points après la Nouvelle-Zélande via la Nouvelle-Zélande et des points intermédiaires vers un point ou des points au Samoa et au-delà ;

2. Entre Samoa et tout autre point ou tous autres points.

B. Routes de la ou des entreprise(s) désignée(s) par le Gouvernement du Samoa :

1. Des points après Samoa via Samoa et des points intermédiaires vers un point ou des points en Nouvelle-Zélande et au-delà ;

2. Entre la Nouvelle-Zélande et tout autre point ou tous autres points.

Section 2. Flexibilité opérationnelle

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie peuvent, sur un vol quelconque ou sur tous les vols :

1. Assurer des transports aériens dans les deux sens;

2. Combiner plusieurs vols en une seule opération;

3. Desservir dans un ordre quelconque des points situés en arrière ou au-delà des territoires des Parties, ainsi que des points intermédiaires sur les routes;

4. Supprimer des escales à un ou plusieurs points, y compris des points sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

5. Transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à un autre de ses aéronefs à n'importe quel point de ses routes; et

6. Desservir des points derrière un point quelconque de son territoire avec ou sans changement d'avion ou de numéro de vol et offrir ces services ou les porter à la connaissance du public en tant que services en transit direct,

sans aucune limitation quant à la situation géographique et sans préjudice de tout droit d'assurer des services aériens autrement autorisés aux termes du présent Accord.

Section 3. Changement de capacité

Sur tout tronçon ou tous tronçons internationaux des routes décrites ci-dessus, une entreprise de transport aérien désignée a le droit d'exploiter des services de transport aérien international sans aucune limitation quant au changement, en un point quelconque de la route, du type ou du nombre des aéronefs utilisés.

ANNEXE II. SERVICE AÉRIEN AFFRÉTÉ

Les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie, conformément à la présente annexe du présent Accord, ont le droit d'effectuer en charter des transports aériens internationaux de passagers sur des routes spécifiées conformément aux droits accordés pour des services réguliers dans le présent Accord.

Chacune des Parties accueille favorablement les demandes des entreprises de transport aérien de l'autre Partie d'effectuer des transports non prévus par la présente annexe sur la base de la courtoisie et de la réciprocité.