

No. 39244

**Australia
and
Cook Islands**

Agreement between the Government of Australia and the Government of the Cook Islands relating to air services (with route annex). Apia, 18 September 2001

Entry into force: *11 December 2002 by notification, in accordance with article 22*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Australia, 12 March 2003*

**Australie
et
Îles Cook**

Accord concernant les services aériens entre le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement des Îles Cook (avec tableau de route). Apia, 18 septembre 2001

Entrée en vigueur : *11 décembre 2002 par notification, conformément à l'article 22*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Australie, 12 mars 2003*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE
GOVERNMENT OF THE COOK ISLANDS RELATING TO AIR SERVICES

The Government of Australia and the Government of the Cook Islands, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944,

Desiring to conclude an agreement on air services,

Have agreed as follows:

Index to Agreement

1. Definitions
2. Designation
3. Grant of Rights
4. Authorisation
5. Revocation and Limitation of Authorisation
6. Application of Laws
7. Recognition of Certificates and Licences
8. Safety
9. Aviation Security
10. Airport, Services and Facility Charges
11. Capacity
12. Statistics
13. Customs Duties and Other Charges
14. Tariffs
15. Commercial Opportunities
16. Airline Representatives
17. Consultations
18. Amendment of Agreement
19. Settlement of Disputes
20. Termination
21. Registration with ICAO
22. Entry into Force

ROUTE ANNEX

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

(a) "Aeronautical authorities" means for each Contracting Party the authority or authorities as notified in writing from time to time by one Contracting Party to the other Contracting Party;

(b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo in accordance with agreed capacity entitlements;

(c) "Agreement" means this Agreement and the Annex attached thereto;

(d) "Cargo" includes mail;

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

(i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties; and

(ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties;

(f) "Designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Articles 2 (Designation) and 4 (Authorisation) of this Agreement;

(g) "Ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities;

(h) "Specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

(i) "Tariffs" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

(j) "Territory", "Air service", "International air service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

Article 2. Designation

Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, any designation of an airline or airlines.

Article 3. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:

(a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

(c) the right to land in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo while operating an agreed service.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 2 (Designation) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and (b) of this Article.

4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of uplifting in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and for discharge at another point in the territory of that other Contracting Party.

5. At points in the specified routes, each of the designated airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

6. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on their normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

Article 4. Authorisation

1. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before:

(a) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated pursuant to Article 2 (Designation) an airline or airlines for the specified route; and

(b) the Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay, the appropriate operating authorisations to the designated airline or airlines concerned (subject to the provisions of Article 5 [Revocation and Limitation of Authorisation]).

2. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require designated airlines of the other Contracting Party to satisfy them that those airlines are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those aeronautical authorities, in conformity with the provisions of the Convention, to the operation of international air services.

Article 5. Revocation and Limitation of Authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, with respect to a designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorisations referred to in Article 4 (Authorisation) of this Agreement, to revoke or suspend such authorisations or impose conditions, temporarily or permanently at any time during the exercise of the rights by the designated airline concerned:

(a) in the event of failure by the airline to qualify under or to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party in conformity with the Convention;

(b) in the event that the aeronautical authorities of the Contracting Party are not satisfied that the airline is incorporated in and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party; or

(c) in the event that the aeronautical authorities of the Contracting Party are not satisfied that effective control of the airline is vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

(d) in the event the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

Article 6. Application of Laws

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international services or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of designated airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including laws and regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, quarantine, or in the case of mail, postal laws and regulations) shall be applicable to the passengers, crew, cargo and the aircraft of designated airlines of the other Contracting Party while they are in the territory of the first Contracting Party. Such laws and regulations shall be applied equally by each Contracting Party to the passengers, crew, cargo and aircraft of all countries without distinction as to nationality of airline.

Article 7. Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with,

the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under Article 3 (Grant of Rights) paragraph 2, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, and that difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 8 (Safety), paragraph 2, request consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement with the aeronautical authorities of the first Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

Article 8. 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 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 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) 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 Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of any 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 licences in respect of that

aircraft or in respect of the crew of that aircraft had 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 one 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 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, a series of ramp inspections, a denial of access for 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 9. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties affirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 24 February 1988 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accord-

ingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in paragraph 4 above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party to entry into, departure from, or sojourn in, 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 and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat to civil aviation.

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life.

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 10. Airport, Services and Facility Charges

1. The charges imposed on a designated airline of one Contracting Party by the responsible charging bodies of the other Contracting Party for the use by that designated airline of airport, airways and other civil aviation facilities and services shall not be higher than those imposed by such Contracting Party on its own designated airline engaged in similar international operations using similar aircraft and associated facilities and services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organisation. Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airlines of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable them to express and have their views taken into account before any changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to, or permit responsible bodies to give preference to, its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international operations in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and other associated facilities under its control.

Article 11. Capacity

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

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

3. The capacity to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties between their respective territories, for the conveyance of traffic on agreed services on the specified routes, shall be maintained in close relationship with the traffic originating in Australia and destined for the Cook Islands and vice versa.

4. Provision by designated airlines for the carriage of traffic originating in or destined for points on its specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;

(b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services; and

(c) the requirements of through airline operations.

5. The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airlines of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airlines concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

Article 12. Statistics

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause its designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airlines between points in the territory of the other Contracting Party and other points on the specified routes showing the initial origins and final destinations of the traffic.

2. The details of the methods by which such statistics shall be provided shall be jointly decided by the aeronautical authorities and implemented without delay.

Article 13. Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties and charges, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and other national duties and charges:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;

(b) spare parts (including engines) and normal airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services; and

(c) fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airlines of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The normal airborne equipment, as well as spare parts (including engines), aircraft stores, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraph 1 of this Article retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of those customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Contracting Party.

4. The exemptions provided for by this Article shall be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

Article 14. Tariffs

1. The tariffs for the transportation of traffic between the territories of the Contracting Parties on the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interests of users of air transportation, cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes. The aeronautical authorities of both Contracting Parties will, with a view to preserving and

enhancing competition, apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by the designated airlines of either Contracting Party for carriage between a point in the territory of one Contracting Party and a point in the territory of the other Contracting Party:

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

(b) subject to the provisions of sub-paragraphs (c) and (d) of this Article, any tariff so filed will be treated as having been approved unless within fifteen (15) days of the tariff being filed (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may mutually decide), the aeronautical authorities of both Contracting Parties have informed each other in writing that they do not approve the proposed tariff or consultations have been requested pursuant to sub-paragraph (c) below;

(c) if the aeronautical authorities of either Contracting Party consider that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is or may be excessive; or charging of the proposed tariff might be anti-competitive and cause substantial damage to another airline or other airlines; they may, within 15 days of the proposed tariff being filed, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. The consultation, which may be through correspondence, will be completed within thirty (30) days of being requested and the tariff will take effect at the end of that period unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties decide otherwise;

(d) in the event that a tariff which has come into effect in accordance with this paragraph is considered by the aeronautical authorities of one Contracting Party to be causing substantial damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party;

(e) any designated airline of either Contracting Party operating direct or indirect air services on giving one (1) day's notice, shall be permitted by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to match any tariff already approved between the same city pairs for another designated airline of either Contracting Party; and

(f) a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. A tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

2. Consistent with their route entitlements in the Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to match any publicly available tariff approved for international air carriage between points in the territory of the other Contracting Party and points in a third country on the specified routes.

Article 15. Commercial Opportunities

1. 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 designated airlines of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement, including, but not limited to, restrictions upon the sale of air transportation, the payment for goods, services or transactions, or the repatriation of excess currencies by airlines, and the import, installation and use of computer equipment.

2. To the extent that the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations, which may be through the diplomatic channel, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision and sale of air services. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.

4. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in local or freely convertible currencies, and to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

5. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency, or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

6. At its option, each designated airline shall, in the territory of the other Contracting Party, have the right to perform its own ground-handling or contract with a competing agent of its choice, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to restrictions resulting from considerations of airport security. Where such considerations preclude a designated airline from performing its own ground-handling or contracting with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that designated airline on a basis of equality with all other airlines.

Article 16. Airline Representatives

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party, consistent with such other Contracting Party's immigration laws, regulations and practices, their representatives

and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These representative and staff requirements shall, at the option of the designated airlines of each Contracting Party, be satisfied by using their own personnel, or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party that is authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws, regulations and practices, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 17. Consultations

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 5 (Revocation and Limitation of Authorisation), 8 (Safety), 9 (Aviation Security) and 14 (Tariffs) such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

Article 18. Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.

2. Any amendment or revision shall enter into force on the date the Contracting Parties, by exchange of diplomatic notes, specify for its entry into force.

3. If a multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that Convention.

Article 19. Settlement of Disputes

1. Any disputes except those which may arise with respect to specific tariff filings, relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled by negotiations between the Contracting Parties, either through discussion, correspondence or the use of diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. Within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within

sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. 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 determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

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

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

6. The Contracting Parties undertake to comply with any arbitration decision given under this Article.

7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Contracting Parties.

8. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision under paragraph 6 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 20. Termination

1. Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party.

2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

Article 21. Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 22. Entry into Force

This Agreement shall enter into force when the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of this Agreement have been satisfied.

In Witness Whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Apia on the Eighteenth day of September 2001.

For the Government of Australia:

PETER JOHN HOOTON

High Commissioner for Australia to the Independent State of Samoa

For the Government of the Cook Islands:

DR TEREPAI MAOATA

Prime Minister

ROUTE ANNEX

SECTION I

(a) Routes to be operated in both directions by the designated airline(s) of the Cook Islands:

Points of Departure

Intermediate Points

Points of Destination

The Cook Islands

Any five points

Any three points in Australia

(b) Joint Services Route

For the designated airline(s) of the Cook Islands, jointly operated with either a regional airline or airlines being full members of the Association of South Pacific Airlines or an Australian designated airline or airlines to perform scheduled international air service on the following routes:

Points of Departure

Intermediate and/or Beyond Points

Points of Destination

The Cook Islands

Points in the area bordered by Australia - Papua New Guinea - Palau - the Marshall Islands - French Polynesia and New Zealand

Any three points in Australia

SECTION II

(a) Routes to be operated in both directions by the designated airline(s) of Australia:

Points of Departure

Intermediate Points

Points of Destination

Points beyond Australia

Any five points

Rarotonga

Any three points

(b) Joint Services Route

For the designated airline(s) of Australia, jointly operated with a designated regional airline or airlines being full members of the Association of South Pacific Airlines to perform scheduled international air service on the following routes.

Points of Departure

Intermediate and/or Beyond Points

Points of Destination

Australia

Points in the area bordered by Australia - Papua New Guinea - Palau - the Marshall Islands - French Polynesia and New Zealand

Rarotonga

Notes to the Routes.

1. Points on any of the above routes may, at the option of the designated airline(s) concerned, be omitted on any or all flights, provided that an agreed service shall have its starting point or terminal in the territory of the Party designating the airline(s).

2. Points not specified on the above routes shall be nominated by the Government of the Cook Islands or the Government of the Commonwealth of Australia as appropriate and may be changed from time to time.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD CONCERNANT LES SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DES ÎLES COOK

Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement des îles Cook, ci-après dénommés les Parties contractantes,

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

Désireux de conclure un Accord relatif aux services aériens,

Sont convenus de ce qui suit :

Indexe à l'Accord

1. Définitions
2. Désignation
3. Octroi des droits
4. Autorisation
5. Retrait et limitation de l'autorisation
6. Application des lois
7. Reconnaissance des certificats et licences
8. Sécurité
9. Sécurité de l'aviation
10. Redevances d'installations et de services aéroportuaires
11. Capacité
12. Statistiques
13. Droits de douanes et autres redevances
14. Tarifs
15. Débouchés commerciaux
16. Représentants des entreprises de transport aérien
17. Consultations
18. Modification de l'Accord
19. Règlement des différends
20. Dénonciation
21. Enregistrement auprès de l'OACI
22. Entrée en vigueur

ANNEXE RELATIVE AUX ROUTES

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

a) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend pour chaque Partie contractante, de l'autorité ou des autorités notifiées par écrit de temps à autre par une Partie contractante à l'autre Partie contractante;

b) L'expression "services convenus" s'entend des services aériens réguliers exploités sur les routes indiquées à l'annexe au présent Accord pour le transport de passagers et de fret conformément aux droits à la capacité convenus;

c) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord et de l'annexe qui y est jointe;

d) Le "fret" inclut le courrier;

e) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut :

i) Toute annexe ou tout amendement à celle-ci, adopté conformément à l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où une telle annexe ou un tel amendement a été adopté à un moment donné par les deux Parties contractantes; et

ii) Tout amendement entré en vigueur, en vertu de l'article 94 a de ladite Convention et ratifié par les deux Parties contractantes;

f) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise ou d'entreprises de transport aérien désignées et autorisées conformément aux articles 2 (Désignation) et 4 (Autorisation) du présent Accord;

g) L'expression "services au sol" s'applique, mais sans s'y limiter, à la prise en charge au sol des passagers, du fret et des bagages, ainsi qu'à la fourniture de services de restauration;

h) L'expression "route indiquée" s'entend d'une route spécifiée dans l'annexe au présent Accord;

i) L'expression "tarif" s'entend du prix que demande l'entreprise de transport aérien désignée pour le transport de passagers et de fret, ainsi que des conditions régissant l'application dudit prix mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions relatives au transport du courrier;

j) Les termes et expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2. Désignation

Chaque Partie contractante peut désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées et de révoquer par écrit la désignation de cette entreprise ou de ces entreprises de transport aérien.

Article 3. Octroi des droits

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord pour permettre à l'entreprise désignée de cette autre Partie d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans l'annexe.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante bénéficient des droits suivants :

- a) Le droit de survoler sans y faire escale le territoire de l'autre Partie contractante;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales; et
- c) Le droit d'atterrir sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins d'y embarquer ou d'y débarquer, en trafic international, des passagers et du fret à l'occasion de l'exploitation d'un service convenu.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles visées à l'article 2 (Désignation) du présent Accord, bénéficient également des droits visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article.

4. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne doit être interprétée comme conférant à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes, le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et du fret transportés en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération pour les débarquer en un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

5. En certains points des routes indiquées, chacune des entreprises de transport aérien désignées pourra utiliser les pistes, les aéroports et toutes autres installations fournies par les Parties contractantes sur une base non discriminatoire.

6. Si, à la suite d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure d'exploiter un service sur leurs routes habituelles, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement lesdites routes sur la base d'un accord mutuel entre les Parties contractantes.

Article 4. Autorisation

1. Les services convenus pourront être exploités, en totalité ou en partie, à tout moment, mais uniquement lorsque :

a) La Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés aura désigné conformément à l'article 2 (Désignation) l'entreprise ou les entreprises de transport aérien choisies pour exploiter la route indiquée; et

b) La Partie contractante qui accorde les droits aura donné aussi rapidement que possible l'autorisation d'exploitation appropriée à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien concernées (sous réserve des dispositions de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation)).

2. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie la preuve qu'elles sont en mesure de remplir

les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement, conformément aux dispositions de la Convention, en matière d'exploitation des services aériens internationaux.

Article 5. Retrait et limitation de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante, en ce qui concerne une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, peuvent refuser l'autorisation visée à l'article 4 (Autorisation) du présent Accord, révoquer ou suspendre ladite autorisation ou imposer des conditions, à titre temporaire ou définitif, à tout moment au cours de l'exercice des droits par l'entreprise de transport aérien désignée :

a) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien n'est pas habilitée en vertu des lois et règlements, ou ne se conforme pas auxdits règlements et lois normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie contractante conformément à la Convention;

b) Dans le cas où les autorités aéronautiques de la Partie contractante ne sont pas convaincues que l'entreprise de transport aérien a son lieu d'immatriculation et son établissement principal sur le territoire de la Partie contractante;

c) Dans le cas où les autorités aéronautiques de la Partie contractante ne sont pas convaincues que le contrôle effectif de l'entreprise est entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ses ressortissants;

d) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien refuse d'exploiter les services convenus conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf nécessité d'imposer immédiatement la révocation, la suspension ou l'imposition de conditions visées au paragraphe 1 du présent article en vue d'éviter que les lois et règlements d'une Partie contractante ou les dispositions du présent Accord ne soient enfreints, il n'est fait usage de ladite faculté qu'après consultation entre les Parties contractantes.

Article 6. Application des lois

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée sur son territoire, ou à la sortie de son territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou au survol par ces aéronefs dudit territoire s'appliquent aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, du fret et des aéronefs (y compris les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de sécurité aérienne, d'immigration, de passeports, de douane, de quarantaine ou, dans le cas du courrier, des lois et réglementations postales) seront applicables aux passagers, équipages, frets et aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pendant leur présence sur le territoire de la première Partie contractante. Lesdites lois seront appliquées également par chaque Partie contractante aux passagers, équipages, frets et aéronefs de tous les pays sans distinction fondée sur la nationalité de l'entreprise de transport aérien.

Article 7. Reconnaissance des certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et en cours de validité sont reconnus par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus, à condition que lesdits certificats et brevets aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître la validité, aux fins de vols effectués en vertu des droits octroyés aux termes du paragraphe 2 de l'article 3 (Octroi de droits), des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou les conditions de délivrance des licences ou brevets d'aptitude accordés ou validés par une Partie contractante autorisent un écart par rapport aux normes établies au titre de la Convention, et si ledit écart a été enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent, sans préjudice des droits de la première Partie contractante aux termes du paragraphe 2 de l'article 8 (Sécurité), demander la tenue de consultations conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, en vue de s'assurer que la pratique en question rencontre leur agrément. L'incapacité de parvenir à un accord satisfaisant constituera un motif pour demander l'application de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) du présent Accord.

Article 8. Sécurité

1. Chaque Partie contractante peut demander la tenue de consultations sur les normes de sécurité maintenues par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et leur exploitation par l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent avoir lieu dans les 30 jours suivant ladite demande.

2. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante n'applique pas efficacement dans un quelconque domaine des normes et conditions de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes minimales établies déjà en vigueur en vertu de la Convention, l'autre Partie contractante sera informée de ces constatations ainsi que des mesures jugées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales et prendra les mesures correctives appropriées à cet effet. L'incapacité de cette autre Partie contractante de prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours, ou une période plus longue dont il pourra être convenu, constitue un motif pour l'application du paragraphe 1 de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par une ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes en service vers le territoire d'une autre Partie contractante ou à partir de son territoire peut, lorsqu'il est sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de navigation de l'aéronef et ceux de son équipage ainsi que la condition apparente de l'aéronef et de son équipement (dénommé au présent article "inspection de l'aire de trafic"), sous réserve qu'elle n'entraîne pas un délai déraisonnable.

4. Dans le cas où une telle inspection ou une série d'inspections de l'aire de trafic soulève :

a) De vives préoccupations du fait qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas les normes minimales établies déjà en vigueur en vertu de la Convention; ou

b) De vives préoccupations en raison d'un manque d'entretien et de gestion efficaces des normes de sécurité en vigueur en vertu de la Convention, la Partie contractante procédant à l'inspection peut conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention, que les conditions en vertu desquelles le certificat ou les permis concernant ledit aéronef ou l'équipage dudit aéronef ont été émis ou validés, ou que les conditions en vertu desquelles ledit aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention.

5. Si, dans le cas où l'accès aux fins d'entreprendre une inspection de l'aire de trafic d'un aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes conformément au paragraphe 3 est refusé par le représentant de ladite ou desdites entreprises de transport aérien, les préoccupations de l'autre Partie contractante du type visé au paragraphe 4 sont alors justifiées et constituent un motif pour l'application des dispositions visées audit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise ou d'entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante immédiatement dans le cas où la première Partie contractante conclut, soit à la suite d'une inspection de l'aire de trafic, d'une série d'inspections, d'un refus d'accès à l'aire de trafic aux fins d'inspection, de consultations ou autres, qu'une mesure immédiate est essentielle pour assurer la sécurité des opérations aériennes.

7. Toute intervention par l'une des Parties contractantes conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est arrêtée dès que les motifs qui ont entraîné ladite intervention cessent d'exister.

Article 9. Sécurité de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes affirment que l'obligation qu'elles ont, dans le cadre de leurs relations mutuelles, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale constitue un élément essentiel du présent Accord.

2. Sans restreindre la portée de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971, et à celles du Protocole pour la répression des actes illégaux de violence dans les aéroports affiliés à l'aviation civile internationale, supplément à la Convention pour la répression des actes illégaux contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 24 février

1988, et aux dispositions de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation civile, qui pourraient lier les deux Parties contractantes.

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

4. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes.

5. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres respectifs ou que les exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire ou encore que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément auxdites dispositions relatives à la sécurité, telles qu'elles sont applicables aux Parties contractantes. En conséquence, chaque Partie contractante informera l'autre Partie contractante de toute différence entre ses lois et pratiques nationales et les normes de sécurité aérienne des annexes mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus. L'une ou l'autre Partie contractante peut demander l'ouverture immédiate de consultations avec l'autre Partie contractante pour traiter à tout moment ces différences.

6. Chaque Partie contractante convient qu'il peut être exigé des exploitants d'aéronefs que ces derniers observent les mesures relatives à la sécurité de l'aviation visées au paragraphe 4 ci-dessus, requises par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'accès au territoire de cette autre Partie, le séjour sur celui-ci ou le départ. Chaque Partie contractante veille à prendre, sur son territoire, les dispositions voulues pour protéger les aéronefs et pour procéder à l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des autres bagages, du fret et des provisions de bord pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante considère avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à prendre des mesures spéciales de sécurité sur son territoire pour assurer une protection contre une menace précise.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident visant la capture illicite d'aéronefs civils ou tous autres actes illicites à l'encontre de la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures visant à mettre rapidement fin et en toute sécurité audit incident ou à ladite menace.

8. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation visées au présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'incapacité de réaliser un accord satisfaisant dans les quinze (15) jours à partir de la date de cette demande constitue un motif pour l'application du paragraphe 1 de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) du présent Accord. En cas d'urgence, une Partie contractante peut

prendre des mesures aux termes du paragraphe 1 de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) avant l'expiration du délai de quinze (15) jours. Toute mesure prise conformément à ce paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions relatives à la sécurité du présent article.

Article 10. Redevances d'installations et de services aéroportuaires

1. Les redevances imposées à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante par les organismes compétents de l'autre Partie contractante pour l'usage par cette entreprise de transport aérien désignée de l'aéroport, des voies aériennes et autres installations et services de l'aviation civile ne seront pas plus élevées que celles imposées par cette Partie à ses propres entreprises de transport aérien désignées effectuant des opérations internationales similaires et utilisant des aéronefs et des installations et services connexes analogues.

2. Chaque Partie contractante s'engage à encourager des consultations entre ses autorités responsables de la perception des redevances et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations. Dans la mesure du possible, ces consultations seront organisées par l'intermédiaire des organismes représentant les entreprises de transport aérien. Toute proposition visant à modifier le montant des redevances d'usage mentionnées dans le présent article sera chaque fois que possible notifiée aux entreprises de transport aérien, dans un délai raisonnable accompagné des données et renseignements pertinents, de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que ces modifications ne soient adoptées.

3. Aucune des Parties contractantes ne donnera la préférence, ou n'autorisera les autorités responsables à le faire, à ses propres entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante effectuant des opérations internationales similaires pour l'application de ses règlements concernant les douanes, l'immigration, la quarantaine et autres dispositions similaires ou pour l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de circulation aérienne et autres installations connexes relevant de son autorité.

Article 11. Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées, entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes doivent, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent en totalité ou en partie sur la même route.

3. La capacité exploitable par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes entre leurs territoires respectifs pour le transport du trafic dans le cadre des services convenus sur les routes spécifiées sera strictement réglementée en fonction des besoins du trafic en provenance de l'Australie, à destination des îles Cook et vice versa.

4. Les prestations fournies par les entreprises de transport aérien désignées pour le transport du trafic en provenance ou à destination de points sur leurs routes spécifiées dans les territoires de pays tiers seront décidées conformément aux principes généraux auxquels la capacité sera adaptée :

a) Aux besoins du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic existant dans les régions desservies par les services convenus, compte tenu des services aériens locaux et régionaux; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

5. La capacité qui pourra être offerte en vertu du présent article par les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante dans le cadre des services convenus sera celle dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes seront convenues avant le commencement de l'exploitation desdits services par lesdites entreprises de transport aérien et périodiquement par la suite.

Article 12. Statistiques

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie contractante, ou demanderont à leurs entreprises de transport aérien désignées de le faire, sur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront normalement besoin pour examiner l'exploitation des services convenus, y compris mais pas seulement, les états statistiques liés au volume du trafic acheminé par ces entreprises de transport aérien désignées entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'autres points sur les routes indiquées montrant l'origine et la destination de ce trafic.

2. Les méthodes de confection et de transmission desdites statistiques feront l'objet de décisions conjointes des autorités aéronautiques qui appliqueront sans délai les décisions en question.

Article 13. Droits de douanes et autres redevances

1. Les aéronefs exploités pour les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement normal, les fournitures en carburants, huiles lubrifiantes (y compris les combustibles hydrauliques) et lubrifiants (fournitures techniques consommables), les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons, les alcools, le tabac et autres destinés à la vente ou à être utilisés en quantités limitées par les passagers en vol), ainsi que d'autres articles destinés à être utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien journalier, qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de droits de douane, frais d'inspection et autres redevances et droits nationaux, à condition que ledit équipement et lesdites fournitures et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Les articles suivants sont exonérés de droits de douane, de frais d'inspection et d'autres redevances et droits nationaux :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs exploités en trafic international par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) et tous équipements aéroportés importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui sont nécessaires à l'entretien et à la réparation des aéronefs assurant les services convenus;

c) Les carburants, huiles lubrifiantes (y compris les huiles hydrauliques) et les lubrifiants destinés aux entreprises aériennes désignées de l'une des Parties contractantes pour toute partie du trajet survolant le territoire de la Partie contractante sur lequel elles ont été embarquées.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord, les fournitures en carburant, huiles lubrifiantes (y compris les huiles hydrauliques) et lubrifiants et les autres articles visés au paragraphe 1 du présent article, conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières dudit territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux procédures et règlements douaniers de cette autre Partie contractante.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront également aux cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante 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 ou lesdites entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 14. Tarifs

1. Les tarifs à appliquer dans le cadre des services convenus pour le transport de trafic entre les territoires des Parties contractantes sont fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris l'intérêt des utilisateurs des transports aériens, les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien pour une partie quelconque des routes indiquées. Les autorités aéronautiques des deux pays appliqueront, en vue de maintenir et de renforcer la concurrence, les dispositions suivantes pour l'approbation des tarifs fixés par les entreprises de transport aérien de l'un ou l'autre pays pour un transport entre un point dans un pays et un point dans l'autre pays :

a) Les tarifs fixés pour des transports entre les deux pays seront soumis par les entreprises de transport aérien désignées ou en leur nom aux autorités aéronautiques des deux pays trente (30) jours au moins (ou une période plus courte qui peut être décidée d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux pays) avant la date proposée pour leur entrée en vigueur;

b) Sous réserve des dispositions des deux alinéas ci-après, tout tarif déposé sera considéré comme approuvé, à moins que, dans les quinze (15) jours suivant le dépôt du tarif

(ou une période plus courte décidée d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux pays), les autorités des deux pays se soient informées réciproquement par écrit qu'elles n'approuvent pas le tarif proposé ou qu'elles aient demandé des consultations conformément à l'alinéa c) ci-dessous;

c) Si les autorités aéronautiques de l'un ou l'autre pays estiment que le tarif proposé déposé par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre pays, est ou peut être excessif, ou que l'imposition dudit tarif peut nuire à la concurrence et causer de graves dommages à l'autre entreprise ou aux autres entreprises de transport aérien elles peuvent dans les quinze (15) jours suivant le dépôt du tarif proposé, exiger des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays. Les consultations, qui peuvent se dérouler par correspondance, seront menées à bien dans les trente (30) jours qui suivent la date à laquelle elles ont été demandées et le tarif entrera en vigueur à la fin de ladite période, à moins que les autorités des deux pays n'en décident autrement;

d) Au cas où un tarif qui est entré en vigueur conformément au présent paragraphe est considéré par les autorités aéronautiques d'un pays comme causant un dommage important à l'autre entreprise ou aux autres entreprises de transport aérien sur une ou des routes particulières, lesdites autorités aéronautiques peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays;

e) Toute entreprise de transport aérien désignée de l'un ou l'autre pays assurant directement ou indirectement des services aériens sera autorisée, en donnant un préavis d'un jour, par les autorités aéronautiques de l'autre pays, à aligner tout tarif déjà approuvé entre les mêmes villes desservies pour une autre entreprise de transport aérien désignée;

f) Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé. Un tarif ne peut être prorogé aux termes du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois après la date d'expiration fixée.

2. Conformément aux routes qui leur sont attribuées dans le présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie seront autorisées à aligner tout tarif approuvé publiquement disponible pour le transport aérien international entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie et des points dans un pays tiers sur les routes indiquées.

Article 15. Débouchés commerciaux

1. Chaque Partie contractante prend les mesures appropriées compatibles avec sa législation et sa réglementation pour éliminer toutes formes de discrimination ou toutes pratiques compétitives déloyales à l'égard des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante dans l'exercice de leurs droits aux termes du présent Accord, y compris mais pas seulement, les restrictions imposées sur la vente de transport aérien, le paiement de marchandises, de services ou de transactions ou le rapatriement de devises en excédent, par les entreprises de transport aérien, et l'importation, l'installation et l'utilisation de matériel informatique.

2. Dans la mesure où les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment que leurs entreprises de transport aérien désignées sont l'objet de discrimination ou de pratiques déloyales, elles en avisent à cet effet les autorités aéronautiques de l'autre

Partie contractante. Les consultations qui peuvent avoir lieu par la voie diplomatique commenceront dès que possible après la notification, à moins que la première Partie contractante ne soit convaincue que le problème a été résolu dans l'intervalle.

3. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent ouvrir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante en vue d'offrir et de vendre des services de transport aérien. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut se livrer à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement, et à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut utiliser à cette fin ses propres documents de transport.

4. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes peuvent vendre des services de transport aérien en monnaie locale ou en monnaie librement convertible, de convertir leurs fonds en n'importe quelle monnaie convertible et de les transférer librement hors du territoire de l'autre Partie contractante. Sous réserve des lois, règlements et politiques de l'autre Partie contractante, la conversion et le transfert de fonds acquis dans l'exercice ordinaire de leurs opérations sont autorisés aux taux de change pratiqués au moment de la présentation de la demande de transfert ou de conversion et ne sont soumis à aucuns frais sauf ceux qui portent sur les commissions normales perçues pour de telles transactions.

5. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à régler à leur gré les dépenses locales, y compris l'achat de carburants, effectuées sur le territoire de l'autre Partie contractante, en monnaie locale ou, à condition que cette pratique soit conforme à la réglementation sur la monnaie locale, en devises librement convertibles.

6. En général, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de procéder à sa propre manutention au sol ou de sous-traiter avec un agent concurrent, y compris n'importe quelle autre entreprise de transport aérien qui effectue ses propres services au sol, la totalité ou une partie de ces services. Ces droits ne doivent être soumis qu'aux restrictions résultant de considérations relatives à la sécurité aéroportuaire. Lorsque ces considérations empêchent l'entreprise de transport aérien désignée de procéder à sa propre manutention au sol ou de sous-traiter avec un agent concurrent, ces services sont fournis à ladite entreprise de transport aérien autorisée sur une base non discriminatoire par rapport à toutes les autres entreprises de transport aérien.

Article 16. Représentants des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées, sous réserve de réciprocité, à employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, en tenant compte de ses lois, procédures et règlements relatifs à l'immigration et à d'autres domaines, leurs représentants et leur personnel commerciaux, opérationnels et techniques dans la mesure des besoins liés à l'exploitation des services convenus.

2. Au gré des entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, lesdits besoins de représentation et de personnel peuvent être satisfaits en faisant appel à leurs propres effectifs ou aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien engagée dans une exploitation sur le territoire de l'autre Partie contractante

qui est autorisée à exploiter lesdits services sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément auxdites lois, réglementations et pratiques, chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité et dans les délais les plus courts, les autorisations de travail nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

Article 17. Consultations

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment présenter une demande de consultations concernant l'application, l'interprétation ou la modification du présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions des articles 5 (Retrait et limitation de l'autorisation), 8 (Sécurité), 9 (Sécurité de l'aviation) et 14 (Tarifs), ces consultations, qui peuvent se dérouler oralement ou par correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de ladite demande, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

Article 18. Modification de l'Accord

1. Le présent Accord peut être modifié ou révisé, une fois que les deux Parties contractantes en sont convenues par écrit.

2. Toute modification ou révision entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes le spécifient par un échange de notes diplomatiques.

3. Au cas où une convention multilatérale relative aux transports aériens, à laquelle adhéreraient les deux Parties contractantes, entrerait en vigueur, le présent Accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 19. Règlement des différends

1. Tout différend, excepté ceux qui peuvent résulter du dépôt de tarifs spécifiques, susceptible d'être causé par l'interprétation ou l'application du présent Accord, et qui ne peut être résolu par des négociations entre les Parties contractantes, par des discussions, des échanges de lettres ou la voie diplomatique est, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, soumis à un tribunal arbitral.

2. Dans un délai de soixante (60) jours, à compter de la date de réception par l'une ou l'autre Partie contractante d'une note envoyée par voie diplomatique, par l'autre Partie, pour demander l'arbitrage du différend par un tribunal, chaque Partie contractante nomme un arbitre. Dans un délai de soixante (60) jours à compter de la nomination de l'arbitre désigné en dernier, les deux arbitres nomment un président qui est un ressortissant d'un État tiers. Si, dans les soixante (60) jours suivant la désignation de son arbitre par une Partie contractante, l'autre Partie contractante n'a pas nommé son arbitre ou si, dans les soixante (60) jours suivant la nomination du second arbitre, les deux arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la

nomination du président, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Si le Président du Conseil est un ressortissant de l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien qui n'est pas récusé à ce titre procède à la désignation.

3. À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante soumettra un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours, à compter de la date à laquelle le tribunal aura été totalement constitué. Les répliques seront dues dans les soixante (60) jours qui suivent. À la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre gré, le tribunal tiendra une séance dans les trente (30) jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

4. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture des débats ou, s'il n'y a pas de débats, dans les trente (30) jours suivant la soumission des répliques. La décision de la majorité du tribunal l'emportera.

5. Les Parties contractantes pourront faire une demande d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence rendue dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date à laquelle elle aura été prise, et ces éclaircissements seront donnés dans un délai de quinze (15) jours à compter d'une demande à cet effet.

6. Les Parties contractantes se conforment à toute décision du tribunal arbitral prise en vertu du présent article.

7. Les dépenses résultant de l'arbitrage en vertu du présent article sont partagées également entre les Parties contractantes.

8. Si l'une ou l'autre Partie contractante refuse de se conformer aux dispositions du paragraphe 6 du présent article, et tant que cette situation se prolonge, l'autre Partie contractante peut restreindre, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés à l'autre Partie défaillante aux termes du présent Accord.

Article 20. Dénonciation

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment suivant l'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit et par la voie diplomatique l'autre Partie contractante de sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le présent Accord expire un (1) an après la réception de la notification par l'autre Partie contractante.

2. Faute d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, ladite notification est considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale a accusé réception de ladite notification.

Article 21. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et ses amendements éventuels seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties se seront notifiées mutuellement par écrit de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

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

Fait à Apia, le 18 septembre 2001.

POUR LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE :

LE HAUT COMMISSAIRE DE L'AUSTRALIE AUPRÈS DE L'ÉTAT INDÉPENDANT DU SAMOA
Peter John HOOTON

POUR LE GOUVERNEMENT DES ÎLES COOK :

LE PREMIER MINISTRE
Terrepai MAOATA

ANNEXE RELATIVE AUX ROUTES

SECTION I

a) Routes à exploiter dans les deux directions par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien des îles Cook :

Points de départ

Points intermédiaires

Points de destination

Les îles Cook

Cinq points quelconques

Trois points quelconques en Australie

b) Route de services conjoints

Pour les entreprises de transport aérien des îles Cook, exploitées conjointement avec une entreprise ou des entreprises régionales étant membres à part entière de l'Association des entreprises de transport aérien du Pacifique sud ou une entreprise ou des entreprises de transport aérien australiennes afin d'exploiter un service aérien international régulier sur les routes suivantes :

Points de départ

Points intermédiaires et/ou points au-delà

Points de destination

Les îles Cook

Points dans la zone délimitée par l'Australie - Papouasie-Nouvelle-Guinée - Palau - les îles Marshall - Polynésie française et Nouvelle-Zélande

Trois points quelconques en Australie

SECTION II

a) Routes à exploiter dans les deux directions par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'Australie :

Points de départ

Points intermédiaires

Points de destination

Points au-delà

Australie

Cinq points quelconques

Rarotonga

Trois points quelconques

b) Route de services conjoints

Pour les entreprises aériennes d'Australie, exploitées conjointement avec une entreprise ou des entreprises régionales désignées étant membres à part entière de l'Association des entreprises de transport aérien du Pacifique sud afin d'exploiter un service aérien international régulier sur les routes suivantes :

Points de départ

Points intermédiaires et/ou points au-delà

Points de destination

Australie

Points dans la zone délimitée par l'Australie - Papouasie-Nouvelle-Guinée -

Palau - les îles Marshall - Polynésie française et Nouvelle-Zélande

Rarotonga

Notes relatives aux routes

1. Tout point situé sur les routes indiquées ci-dessus peut, au choix de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées, être omis lors d'un vol ou de tous les vols, à condition qu'un service convenu ait son point de départ ou son point de destination sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien.

2. Les points qui ne sont pas spécifiés sur les routes ci-dessus sont désignés par le Gouvernement des îles Cook et le Gouvernement du Commonwealth de l'Australie au besoin et peuvent être modifiés de temps à autre.