

No. 39443

**New Zealand
and
Austria**

**Air Transport Agreement between the Government of New Zealand and the Austrian
Federal Government (with annex). Vienna, 14 March 2002**

Entry into force: *1 November 2002 by notification, in accordance with article 18*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 9 July 2003*

**Nouvelle-Zélande
et
Autriche**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et
le Gouvernement fédéral autrichien (avec annexe). Vienne, 14 mars 2002**

Entrée en vigueur : *1er novembre 2002 par notification, conformément à l'article 18*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 9 juillet
2003*

[TRANSLATION - TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT

The Government of New Zealand and the Austrian Federal Government;
Hereinafter called in this Agreement the Contracting Parties;

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

Desiring to promote an international aviation system based on competition among air-lines 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 conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) The term "Contracting Party" means the Government of New Zealand on the one hand and the Austrian Federal Government on the other;

(b) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as these have become effective for both Contracting Parties;

(c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

(d) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of New Zealand the Minister of Transport, in the case of the Austrian Federal Government the Federal Minister for Transport, Innovation and Technology, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities;

(e) the term "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;

(f) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo and mail;

(g) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

(h) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

(i) the term "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;

(j) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo and mail.

Article 2. Traffic Rights

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

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

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

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

(3) Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Necessary Authorisations

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (4) and (5) of this Article, without delay grant to a designated airline the appropriate operating authorisations.

(3) Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such airline and to designate another.

(4) An airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws, regulations and rules normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.

(5) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may

deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of the Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied

- (a) that the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating the airline; and
 - (b) that effective control of that airline is vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
- (6) When an airline has been so designated and authorised, it may at any time begin to operate the agreed services.

Article 4. Suspension and Revocation

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

- (a) in any case where it is not satisfied:
 - (i) that the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating the airline; and
 - (ii) that effective control of the airline is vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or
- (b) in the case of failure by the airline to comply with the laws, regulations or rules of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in any case where the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate suspension, revocation or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws, regulations or rules, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

Article 5. Capacity Regulation

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

(2) Each Contracting 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 Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

(3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(4) Airlines designated by a Contracting Party may be required to submit their flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

(5) The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 6. Safety

(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.

(2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

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

(4) 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 an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(5) 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 has been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

(6) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with paragraph (4) 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 (5) above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

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

(8) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (3) or (7) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 7. Exemption from Customs and Other Duties

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

(2) In addition, the following shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;
- (b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

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

Article 8. Taxation

(1) Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the aircraft operator is resident.

(2) The provisions of paragraph (1) shall also apply to profits from the participation in a pool, a joint business or a code-sharing arrangement.

(3) Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the aircraft operator is situated.

(4) This Article shall not have effect as long as an Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income providing for similar exemptions shall be in force between the Contracting Parties.

Article 9. Application of Laws, Regulations and Rules

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

(2) While entering, within or leaving the territory of one Contracting 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 Contracting Party's airlines.

(3) Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control or in special circumstances. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 10. Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. 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 signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the two Contracting Parties.

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

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

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

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

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

(7) Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party, subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed 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) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within fifteen (15) days from the date of such request

shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Contracting Party. When required to do so by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 11. Tariffs

- (1) Tariffs for international air transport operated pursuant to this Agreement may be required to be filed with the aeronautical authorities of either Contracting Party.
- (2) Intervention by the aeronautical authorities shall be limited especially to:
 - (i) preventing unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - (ii) protecting consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
 - (iii) protecting airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

Article 12. Commercial Opportunities

(1) The designated airline of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

(2) The designated airline of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.

(3) Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure, earned on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and freight by the designated airline of the other Contracting Party, in a freely convertible currency at the official rate of exchange on the day the transfer is made. Transfers shall be effected immediately, without restriction or taxation.

(4) Where a special payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of that agreement.

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

(6) Subject to national laws and regulations of each Contracting Party, each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party, to offer its services as a ground-handling agent, in whole or 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.

(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.

Article 13. Provision of Statistics

(1) The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request periodic or other statements of statistics as may reasonably be required.

(2) Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline(s) on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

Article 14. Consultations and Modifications

(1) In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the Agreement.

(2) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities), shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party and shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

(3) Modifications to the Annex shall be agreed upon between the appropriate authorities of the Contracting Parties and shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

Article 15. Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In any case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral body.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decisions taken under paragraph (2) of this Article.

(4) If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision taken under paragraph (2) 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.

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

Article 16. Termination

(1) Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization.

(2) In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 17. Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article 18. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

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

Done in duplicate at Vienna this 14th day of March 2002 in the English language.

For the Government of New Zealand:

WINSTON ALEXANDER COCHRANE

For the Austrian Federal Government:

DR. EVA NOWOTNY

ANNEX

- A. The airline(s) designated by the Government of New Zealand shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:
Points in New Zealand via intermediate points to points in Austria and to points beyond
- B. The airline(s) designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:
Points in Austria via intermediate points to points in New Zealand and to points beyond.

NOTES

- 1) Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights.
- 2) The exercise of fifth freedom traffic rights shall be decided by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement fédéral autrichien ;

Ci-après dénommés les Parties contractantes dans le présent Accord ;

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

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence commerciale des entreprises de transport aérien en n'assujettissant celles-ci qu'à un minimum de réglementation et d'intervention par les gouvernements ;

Désireux de faciliter le développement 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 conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue de créer des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'en dispose autrement :

(a) L'expression " Partie contractante " désigne le gouvernement de la Nouvelle-Zélande d'une part, et d'autre part le gouvernement fédéral autrichien ;

(b) L'expression " la Convention " désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes ;

(c) Le terme " Accord " désigne le présent Accord, son Annexe ainsi que tous les amendements éventuels à ceux-ci ;

(d) L'expression " autorités aéronautiques " désigne, dans le cas du gouvernement de la Nouvelle-Zélande, le Ministre des transports, dans le cas du gouvernement fédéral autrichien, le Ministre fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie, ou, dans les deux cas, toute autre autorité légalement habilitée à remplir les fonctions exercées alors par lesdites autorités ;

(e) Le terme " territoire " a le sens qui lui est donné à l'Article 2 de la Convention, excepté que, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le terme " territoire " ne comprend pas Tokelau ;

(f) L'expression " service aérien " désigne tout service aérien régulier assuré par des aéronefs pour le transport public des passagers, du fret et du courrier ;

(g) L'expression " service aérien international " désigne un service aérien traversant l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un Etat ;

(h) L'expression " entreprise de transport aérien " ou " entreprise " désigne toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international ;

(i) L'expression " entreprise(s) désignée(s) " s'entend d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées et autorisées conformément aux dispositions de l'Article 3 du présent Accord ;

(j) L'expression " escale non commerciale " désigne un atterrissage à toute fin autre que celle d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et du courrier.

Article 2. Droits de trafic

(1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers :

(a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;

(b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales ;

(2) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en Annexe. Ces services et routes sont respectivement dénommés ci-après " services convenus " et " routes spécifiées ". Dans le cadre de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, la ou les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficieront, en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés sur cette route au tableau des routes, dans le but d'embarquer et de débarquer des passagers, du fret et du courrier.

(3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être considérée comme conférant à la ou aux entreprises de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret et du courrier destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Autorisations nécessaires

(1) Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien chargées d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

(2) A réception de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans délai à la ou aux entreprises de transport aérien désignées les licences d'exploitation appropriées, sous réserve des dispositions des paragraphes (4) et (5) du présent article.

(3) Chaque Partie contractante a le droit, par notification écrite à l'autre Partie contractante, d'annuler la désignation de toute entreprise de transport aérien ainsi désignée et d'en choisir une autre.

(4) Une entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes peut être tenue de fournir à l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions stipulées par les lois, règlements et règles normalement et raisonnablement appliqués par ladite Partie contractante à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

(5) Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder les licences d'exploitation visées au paragraphe (2) du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elles jugent nécessaires l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits stipulés à l'Article 2 de l'Accord, dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas l'assurance :

(a) que l'entreprise de transport aérien est constituée sur le territoire de la Partie contractante l'ayant désignée, et que son établissement principal y est situé ; et

(b) que la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou ses ressortissants ont le contrôle effectif de ladite entreprise.

(6) Lorsqu'une entreprise de transport aérien a ainsi été désignée, elle peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus.

Article 4. Suspension et annulation

(1) Chaque Partie contractante a le droit de suspendre l'exercice des droits visés à l'Article 2 de l'Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'annuler la licence d'exploitation, ou de soumettre l'exercice de ses droits aux conditions qu'elle peut juger nécessaire :

(a) dans tous les cas où elle n'a pas l'assurance :

(i) que l'entreprise de transport aérien est constituée sur le territoire de la Partie contractante l'ayant désignée, et qu'elle y a son établissement principal ; et

(ii) que la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transport aérien ou ses ressortissants ont le contrôle effectif de l'entreprise, ou

(b) si l'entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois, règlements ou règles de la Partie contractante accordant ces droits, ou

(c) dans tous les cas où les conditions d'exploitation de l'entreprise de transport aérien ne sont pas conformes à d'autres égards aux conditions prescrites par le présent Accord.

(2) A moins qu'une suspension, une annulation ou l'imposition immédiate des conditions visées au paragraphe (1) du présent article ne soit essentielle pour prévenir d'autres infractions aux lois, règlements ou règles, ce droit n'est exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante. En pareil cas, les consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande de consultation faite par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

Article 5. Réglementation relative à la capacité

(1) Aux fins de l'exploitation des services de transport aérien internationaux régis par le présent Accord, chaque Partie accorde aux entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes des conditions d'exploitation équitables et égales.

(2) Chaque Partie contractante accorde à chacune des entreprises de transport aérien désignées la faculté de déterminer la fréquence et la capacité des services de transport aérien internationaux qu'elle offre, ceci en fonction de considérations commerciales. Conformément à ce droit, ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, excepté pour des nécessités douanières, techniques, d'exploitation ou environnementales et dans des conditions uniformes, conformes à l'Article 15 de la Convention.

(3) Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante une quelconque exigence sur le plan de la capacité, de la fréquence ou du trafic qui serait incompatible avec les objectifs du présent Accord.

(4) Les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante peuvent être tenues de soumettre leurs programmes de vol à l'agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit sous réserve de l'assentiment desdites autorités.

(5) Les programmes de vol établis pour une saison dans des conditions conformes aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux programmes aient été établis conformément aux dispositions du présent article.

Article 6. Sécurité

(1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et qui sont encore en cours de validité, sont reconnus valides par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus.

(2) Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître, dans le cas des vols au-dessus de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par un autre Etat.

(3) L'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les équipements aéronautiques, les équipages des aéronefs, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient pas et n'administre pas effectivement des normes et des exigences de sécurité dans ces domaines, qui soient au moins égales aux normes minima pouvant être fixées conformément à la Convention, ces constatations ainsi que les mesures considérées comme nécessaires pour se conformer à ces normes minima sont notifiées à l'autre Partie contractante, cette dernière prenant les mesures rectificatives voulues. Chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas ac-

corder, d'annuler ou de limiter la licence d'exploitation ou le permis technique d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante dans l'éventualité où cette dernière ne prendrait pas lesdites mesures rectificatives appropriées dans des délais raisonnables.

(4) Nonobstant les obligations ressortant de l'Article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante sur des services à destination ou au départ du territoire de l'autre Partie Contractante peut, cependant qu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un contrôle par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef ainsi que les papiers de son équipage, de même que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (contrôle dit " contrôle au sol " dans le présent article), sous réserve que ce contrôle n'entraîne pas de retard déraisonnable.

(5) Si l'un quelconque de ces contrôles au sol ou de ces séries de contrôles au sol font naître :

- a) de sérieuses raisons de croire qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minima fixées alors conformément à la Convention, ou
- b) de sérieuses raisons de penser que les normes de sécurité fixées alors conformément à la Convention ne sont pas maintenues et appliquées effectivement, la Partie contractante procédant au contrôle a la latitude de conclure, en vertu de l'Article 33 de la Convention, que les normes selon lesquelles le certificat ou les licences relatifs audit aéronef ou de l'équipage dudit aéronef ont été délivrés ou validés, ou que les normes selon lesquelles le dit aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minima fixées conformément à la Convention.

(6) Dans l'éventualité où l'accès aux fins du contrôle au sol d'un aéronef exploité par la ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions du paragraphe (4) ci-dessus est refusé par le représentant de cette ou de ces entreprises de transport aérien, l'autre Partie contractante est libre d'en conclure que de sérieuses préoccupations du type visé au paragraphe (5) ci-dessus sont ainsi soulevées et d'en tirer les conclusions visées dans ledit paragraphe.

(7) Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier la licence d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante immédiatement dans l'éventualité où la première Partie contractante citée conclut, que ce soit à la suite d'un contrôle au sol, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est essentielle à la sûreté de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

(8) Toute mesure prise par une Partie contractante conformément au paragraphe (3) ou (7) ci-avant cesse dès lors que la raison pour laquelle cette mesure a été prise cesse d'exister.

Article 7. Exonération des droits de douanes et autres taxes

(1) Les aéronefs exploités en service international par la ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes, ainsi que leur équipement habituel, leur réserves de carburant et de lubrifiants et les provisions de bord (dont les denrées ali-

mentaires, les boissons et le tabac) à bord des dits aéronefs sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

(2) Sont également exonérés de ces droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter pour les prestations de services :

- (a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de la dite Partie contractante, et destinées à la consommation à bord de l'aéronef assurant la liaison sur une route spécifiée de l'autre Partie contractante ;
- (b) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités sur une route spécifiée par la ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante ;
- (c) le carburant et les lubrifiants destinés à approvisionner des aéronefs exploités sur une route spécifiée par la ou les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, même s'ils sont utilisés sur une partie du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Les fournitures visées aux alinéas (a), (b) et (c) ci-dessus pourront être placées sous la surveillance ou le contrôle des services douaniers.

(3) L'équipement de bord normal, ainsi que les matériels et les fournitures conservés à bord des aéronefs de l'une ou de l'autre des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie contractante. En pareil cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés dans des conditions conformes à la réglementation douanière.

Article 8. Taxation

(1) Les bénéfices tirés de l'exploitation d'un aéronef exploité en trafic international ne sont assujettis à l'impôt que dans le territoire de la Partie contractante dont l'exploitant de l'aéronef est un résident.

(2) Les dispositions du paragraphe (1) s'appliquent aussi aux bénéfices tirés de la participation à un pool, à une co-entreprise ou à un accord de partage de codes.

(3) Le capital représenté par les aéronefs exploités en trafic international et par les biens meubles connexes à l'exploitation desdits aéronefs ne sont imposables que sur le territoire de la Partie contractante où se trouve l'exploitant des aéronefs.

(4) Les dispositions du présent article sont sans effet aussi longtemps qu'un accord tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu, prévoyant des exonérations analogues, sera en vigueur entre les Parties contractantes.

Article 9. Application des lois, règlements et règles

(1) A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites de son territoire ou à la sortie dudit territoire, les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante respectent ses lois, règlements et règles applicables à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

(2) Les lois, règlements et règles concernant l'admission sur le territoire ou le départ du territoire d'une Partie contractante des passagers, des équipages ou du fret à bord des aéronefs (y compris les règlements et règles applicables à l'entrée, au dédouanement, à la sécurité de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, aux réglementations postales) doivent être respectés par lesdits passagers et équipages ou en leur nom ainsi qu'en ce qui concerne le fret transporté par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante lors de l'entrée dans, du séjour sur ou du départ du territoire de la Partie contractante première citée.

(3) Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit direct à travers le territoire de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservé à cet effet, ne subissent aucun contrôle excepté pour des raisons de sécurité de l'aviation, de lutte contre les stupéfiants ou dans des conditions particulières. Les bagages, le fret et le courrier en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes semblables.

Article 10. Sécurité aérienne

(1) Conformément aux droits et obligations qui sont les leurs en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation réciproque qu'elles ont de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite. Sans préjudice de l'ensemble de leurs droits et obligations en droit international, les Parties contractantes se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 ainsi qu'à tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile et ayant force exécutoire pour les deux Parties contractantes.

(2) Chacune des Parties contractantes prête à l'autre, à la demande de cette dernière, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils ainsi que tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, ainsi que des aéroports et des installations de navigation aérienne, de même que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

(3) Dans leurs relations réciproques, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrite par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui constituent des annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où lesdites dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes. Elles exigent des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, ou des exploitants d'aéronefs ayant leur principal établissement ou leur résidence permanente sur

leur territoire ainsi que des exploitants d'aéroports sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions applicables à la sécurité aérienne.

(4) Chacune des Parties contractantes reconnaît que ces exploitants d'aéronefs sont tenus de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe (3) ci-dessus, telles qu'imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée et au séjour sur son territoire, ainsi qu'au départ de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que soient prises, sur son territoire, des mesures efficaces et adéquates pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les bagages de cabine et de soute, ainsi que le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante étudie avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante visant à prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

(5) En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs 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 appropriées afin de mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à la menace en question.

(6) Chaque Partie contractante étudie également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à conclure des accords administratifs réciproques par lesquels les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourraient procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à leur propre évaluation des mesures de sécurité prises par les exploitants d'aéronefs dans le cas des vols à destination du territoire de la Partie contractante faisant ladite demande.

(7) Chacune des Parties contractantes prend les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef de l'autre Partie contractante, victime d'un acte de capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite, ayant atterri sur son territoire, soit retenu au sol à moins que son départ ne soit rendu indispensable par la nécessité primordiale de protéger des vies humaines. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises en concertation.

(8) Si l'une des Parties contractantes éprouve des difficultés à appliquer les dispositions du présent article en matière de sécurité aérienne, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractantes peuvent demander des consultations immédiates avec celles de l'autre Partie. L'absence d'accord satisfaisant sur les points en cause dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de ladite demande constitue un motif de rétention, d'annulation, de limitation ou d'imposition de conditions à la licence d'exploitation et aux permis techniques d'une ou plusieurs des entreprises de transport aérien de ladite Partie contractante. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze (15) jours.

Article 11. Tarifs

(1) Il peut être exigé que les tarifs des services de transport aérien international exploités en conséquence du présent Accord soient déposés auprès des autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

- (2) L'intervention des autorités aéronautiques se limite particulièrement :
- (i) à la prévention des tarifs ou des pratiques discriminatoires déraisonnables ;
 - (ii) à la protection des consommateurs contre des tarifs anormalement élevés ou anormalement restrictifs soit en raison d'un abus de position dominante sur le marché, soit en raison d'ententes sur le trafic entre transporteurs aériens ; et
 - (iii) à la protection des entreprises de transport aérien contre les tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'un soutien direct ou indirect de l'Etat.

Article 12. Opportunités commerciales

(1) L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante a la possibilité, sur une base d'égalité, d'employer, sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie contractante, le personnel technique et commercial nécessaire à l'exécution des services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que de créer et d'exploiter des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante.

(2) L'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes a de plus la possibilité, sur une base d'égalité, d'émettre tous les types de documents de transport ainsi que de faire de la publicité et de promouvoir les ventes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

(3) Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes par rapport aux dépenses, acquises sur le territoire au titre du transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, dans une devise librement convertible au taux de change officiel en vigueur le jour du transfert. Les transferts sont effectués immédiatement, sans restriction ni taxes.

(4) Lorsqu'un accord spécial de paiement existe entre les Parties contractantes, les paiements sont effectués dans des conditions conformes aux dispositions dudit accord.

(5) Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes sont autorisées à payer les dépenses locales, y compris les achats de carburant, sur le territoire de l'autre Partie contractante, en devises locales. A leur discrétion, les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante peuvent payer ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie contractante dans des devises librement convertibles, dans le respect de la réglementation locale en matière de devises.

(6) Sous réserve des lois et règlements nationaux de chaque Partie contractante, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à ses propres opérations de traitement au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante (" auto-traitement ") ou, à sa discrétion, de choisir entre des prestataires de services concurrentiels pour la prestation de la totalité ou d'une partie de ces services. Chaque entreprise de transport aérien désignée a également le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'offrir ses propres services en qualité de prestataire de traitement au sol en totalité ou en partie, à toute autre entreprise de transport aérien. Ces droits ne sont assujettis qu'aux contraintes physiques résultant des impératifs de sécurité des aéroports. Lorsque ces impératifs empêchent l'auto-traitement,

les services au sol sont mis uniformément à la disposition de toutes les entreprises de transport aérien.

(7) Aux fins de l'exploitation ou de l'offre de services de transport aérien internationaux tombant sous le coup du présent Accord, toute entreprise de transport aérien désignée peut conclure des accords de coopération, y compris, sans pour autant y être limités, des accords de partage de codes ou de location à bail, avec toute autre entreprise de transport aérien, y compris avec des entreprises de pays tiers détentrices des licences d'exploitation appropriées.

Article 13. Communication de statistiques

(1) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, les états statistiques périodiques ou autres qu'elles peuvent raisonnablement demander.

(2) Ces états comportent tous les éléments d'informations requis pour déterminer le volume de trafic transporté par la ou les entreprises de transport aérien sur les services concernés, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

Article 14. Consultations et modifications

(1) Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent à tout moment en vue d'assurer la mise en oeuvre des dispositions de l'Accord ainsi que le respect de ces dispositions dans des conditions satisfaisantes.

(2) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition de l'Accord, il lui est loisible de demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations (qui peuvent être préparées lors d'entretiens entre les autorités aéronautiques), débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent de prolonger ce délai. Les modifications ainsi convenues sont approuvées par chacune des Parties contractantes et entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifiées l'une l'autre, par un échange de notes diplomatiques, que les formalités requises par leurs procédures constitutionnelles respectives pour leur entrée en vigueur ont été accomplies.

(3) Les modifications à l'Annexe sont convenues entre les autorités compétentes des Parties contractantes, et entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifiées l'une l'autre, par un échange de notes diplomatiques, que les formalités requises par leurs procédures constitutionnelles respectives pour leur entrée en vigueur ont été accomplies.

Article 15. Règlement des différends

(1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de l'Accord, elles s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

(2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme ; si elles ne parviennent pas à un accord à cet effet, à la demande de l'une ou de l'autre Partie contractante, le différend est soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, dont un est désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie demandant que le différend soit soumis à arbitrage, le troisième arbitre étant désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai indiqué, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, il peut être demandé par l'une ou l'autre des Parties contractantes au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de nommer un ou plusieurs arbitres selon le cas. En tout état de cause, le troisième arbitre est un ressortissant d'un Etat tiers et exerce la présidence du tribunal arbitral.

(3) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toutes les décisions prises en application du paragraphe (2) du présent article.

(4) Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à l'une des décisions prises aux termes du paragraphe (2) du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou annuler tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

(5) Les frais du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont divisés à parts égales entre les Parties contractantes. Tous les frais subis par le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en conséquence des procédures visées au paragraphe (2) du présent article sont considérés comme faisant partie intégrante des frais du tribunal arbitral.

Article 16. Dénonciation

(1) Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante, sa décision de mettre fin à l'Accord ; cette notification est communiquée simultanément au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

(2) En pareil cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 17. Enregistrement

Le présent Accord et tous ses amendements seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 18. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées, par un échange de notes diplomatiques, que les conditions nécessaires à son entrée en vigueur suivant leurs procédures constitutionnelles respectives ont été remplies.

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

Fait en double exemplaire à Vienne, le 14 mars 2002, en langue anglaise

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

WINSTON ALEXANDER COCHRANE

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :

EVA NOWOTNY