

No. 40225

**Australia
and
New Zealand**

Agreement between the Government of Australia and the Government of New Zealand relating to air services (with anuex). Auckland, 8 August 2002

Entry into force: 25 August 2003 by notification, in accordance with article 21

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Australia, 19 May 2004*

**Australie
et
Nouvelle-Zélande**

Accord entre le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande relatif au transport aérien (avec annexe). Auckland, 8 août 2002

Entrée en vigueur : 25 août 2003 par notification, conformément à l'article 21

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Australie, 19 mai 2004*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE
GOVERNMENT OF NEW ZEALAND RELATING TO AIR SERVICES

The Government of Australia and the Government of New Zealand (hereinafter, “the Parties”);

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

Desiring to promote an aviation system based on competition among airlines in the marketplace and wishing to encourage scheduled and non-scheduled airlines to develop and implement innovative and competitive services;

Reaffirming their commitment to the Australia New Zealand Closer Economic Relations Trade Agreement done in Canberra in 1983 (ANZCERTA), and to the subsequent further development of Closer Economic Relations (CER) between Australia and New Zealand as reflected in this and other agreements and arrangements, and in particular the Protocol on Trade in Services to the ANZCERTA done in Canberra in 1988;

Building upon the principles contained in the Australia-New Zealand Single Aviation Market Arrangements (SAM);

Recognising that Asia-Pacific Economic Cooperation member economies, through the Bogor Declaration of Common Resolve, agreed to eliminate impediments to economic cooperation and integration and committed themselves to free and open trade in goods, services and investment no later than 2010, and in the case of developing economies no later than 2020;

Recognising that this Agreement applies to both scheduled and non-scheduled services;

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

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

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

(a) “aeronautical authorities” means, in the case of New Zealand, the Minister responsible for civil aviation and any person or agency authorised to perform the functions of the said Minister, and in the case of Australia, the Minister responsible for civil aviation and any authority or authorities as notified in writing from time to time to the other Party;

(b) “Agreement” means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

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

(d) “airline” means any air transport operator that meets the requirements of Article 2, or is otherwise authorised to exercise the rights in Article 3;

(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 Parties; and

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

(f) “designated airline” means an airline or airlines designated and authorised in accordance with paragraph 2 of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation);

(g) “ground handling” includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;

(h) “international air transport” means air transport which passes through the air space over the territory of more than one State;

(i) “marketing airline” means an airline that provides air transport on an aircraft for which it is not the operating airline;

(j) “non-scheduled air transport” means a commercial air transport service performed as other than scheduled air transport;

(k) “operating airline” means an airline that provides transport on an aircraft that it operates whether owned or operated through lease arrangements;

(l) “SAM airline” means an airline authorised in accordance with paragraph 4 or 6 of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation);

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

(n) “slot” means the right to schedule an aircraft movement at an airport;

(o) “tariff” means any price, fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transport, including transport on an intra-or interline basis, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such price, fare, rate or charge;

(p) “territory” and “stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention provided that, in the case of New Zealand, the term “territory” shall exclude Tokelau; and

(q) “user charge” means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2. Designation, Authorisation and Revocation

DESIGNATED AIRLINES

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transport in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels. A designated airline may be either an operating airline or a marketing airline or both.

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

- (a) the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;
- (b) effective control of that airline is vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
- (c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application or applications;
- (d) the airline holds the necessary operating permits;
- (e) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 5 (Safety) and Article 6 (Aviation Security).

SAM AIRLINES

3. There shall be no limit on the number of SAM airlines that may be authorised to conduct air transport in accordance with the rights set out in this Agreement. A SAM airline may or may not be a designated airline. A SAM airline may be either an operating airline or a marketing airline or both.

4. Upon receipt of applications from a SAM airline, in the form and manner prescribed by the Party to whom the application is addressed, the Parties shall grant without delay the appropriate operating authorisation and technical permission for the conduct of air transport as a SAM airline, provided that:

- (a) the airline is majority owned and effectively controlled by nationals of either or both Parties; and
- (b) the airline has, as members of its board, at least a two-thirds majority of nationals of either or both Parties; and
- (c) the airline has, as chairperson of its board, a national of either Party; and
- (d) the airline has its head office in the territory of either Party; and
- (e) the airline has its operational base in the territory of either Party; and
- (f) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of air transport by the Party considering the application or applications; and

- (g) the airline holds the necessary operating permits; and
- (h) the standards set forth in Article 5 (Safety) and Article 6 (Security) are being maintained.

5. The aeronautical authorities of each Party shall notify the aeronautical authorities of the other Party in writing when they authorise a SAM airline to conduct air transport under this Agreement.

6. Notwithstanding anything set out in paragraph 4 (a) to (e) of this Article, the aeronautical authorities of the Parties may jointly approve an airline as a SAM airline.

GENERAL PROVISIONS

7. Either Party may withhold, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party or a SAM airline at any time where the conditions of paragraph 2 or paragraph 4 respectively of this Article are not met, or if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

8. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with sub-paragraph 2(d) or 2(e), or sub-paragraph 4(g) or 4(h) of this Article, the rights established in paragraph 7 of this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

9. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline in accordance with the provisions of Article 5 (Safety) or Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

Article 3. Grant of Rights

Each Party grants to the airlines of the other Party and to SAM airlines the following rights for the conduct of air transport:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) in accordance with the Annex to this agreement, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging traffic.

Article 4. Application of Laws

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

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

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transport in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine, postal and similar regulations.

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

Article 5. Safety

1. Each Party shall recognise as valid, for the purposes of operating the air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by the other Party that are still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under Article 3 (Grant of Rights), certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party including, but not limited to, the safety standards relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

3. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within a reasonable time, or in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of paragraph 7 of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement.

4. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline(s) of one Party on services to or from the territory of another Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of any examination by the authorised representatives of the other 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 the safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the 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.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline(s) of one Party in accordance with paragraph 4 above is denied by the representative of that airline(s) the other 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 Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline(s) of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access to a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

8. Any action by one 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 6. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the parties.

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

3. The Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and set out in Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Parties.

4. The 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.

5. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraphs 3 and 4 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each 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 Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. 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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat thereof as rapidly as possible commensurate with minimum risk of life.

7. With regard to aviation security, the aeronautical authorities of either Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party.

8. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other 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 7 of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement. When required by an emergency, a Party may take action under paragraph 9 of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

Article 7. User Charges

1. Each Party shall encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the basis that they:

- (a) are reasonable, non discriminatory and equitable;
- (b) are only levied on airlines for facilities or services used; and
- (c) may reflect but should not exceed the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the facilities used.

2. Increased or new charges should only follow adequate consultation between the competent charging authorities and the airlines of each Contracting Party. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to users to enable them to express their views before changes are made. The Parties shall also encourage the exchange of such information as may be necessary to permit an accurate assessment of the reasonableness of, justification for and apportionment of the charges in accordance with the principles of this Article.

Article 8. Statistics

1. The aeronautical authorities of one Party may require an airline of the other Party to provide statements of statistics related to the traffic carried by that airline.

2. The aeronautical authorities of each Party may determine the nature of the statistics required to be provided by airlines under the above paragraph, and shall apply these requirements on a non-discriminatory basis.

Article 9. Customs Duties and Charges

1. Aircraft operated in international air transport by the airlines of each Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts and normal airborne equipment for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt.

2. The following items shall also be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by an airline of one Party into the territory of the other Party or supplied, within reasonable limits, to an airline of one Party in the territory of the other Party. These exemptions shall apply even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Party in which they have been taken on board:

- (a) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Party;
- (b) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies;
- (c) spare parts including engines;

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

3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the airlines of a Party in the territory of the other Party.

4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the airlines of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. Aircraft stores intended for use on the airlines' services may, in any case be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Party.

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

Article 10. Tariffs

1. Each Party shall allow each airline to determine its own tariffs for the transport of traffic pursuant to this Agreement.

2. Tariffs charged by airlines shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Party.

Article 11. Capacity

1. The airlines of both Parties, in operating or holding out air transport pursuant to this Agreement, shall have the right to determine the frequency and capacity they offer based upon commercial considerations, in accordance with paragraph 2 of this Article.

2. Consistent with the right specified in paragraph 1, the Parties shall not unilaterally restrict the operations of the airlines of the other, except according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Convention.

Article 12. Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party, in operating or holding out air transport pursuant to this Agreement, shall have the right to:

(a) enter into code share, blocked space or other cooperative marketing arrangements with any other airline, including airlines of third parties, as the marketing and/or operating airline, provided only that the airlines hold the appropriate authority or authorities to conduct air transport on the routes or segments concerned, and in accordance with paragraph 2 of this Article;

(b) establish offices in the territory of the other Party for the promotion, sale and management of air transport;

(c) engage in the sale and marketing of air transport in the territory of the other Party directly and, at its discretion, through its agents or intermediaries, using its own transport documents;

(d) conduct air transport using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided only that the operating aircraft and crew meet the applicable operating and safety standards and requirements; and

(e) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Party.

2. The airlines of each Party will, when holding out air transport for sale, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will be the operating airline on each sector of the transport and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

3. The absence of an understanding between either Party and a third party, permitting cooperative marketing arrangements with airlines and carriers of the third party, will not preclude the exercise of the entitlement set out in paragraph 1(a) of this Article by the airlines of either Party.

4. The airlines of each Party, including those not designated or authorised under this Agreement, may establish off line offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport.

5. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, a Party may bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transport. Consistent with such laws and regulations, each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.

6. The airlines of each Party shall have the right to sell air transport, and any person shall be free to purchase such transport, in local or freely convertible currencies. Each airline shall have the right to convert its funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of its 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.

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

8. All of the rights specified in paragraphs 1 to 7 of this Article shall apply equally to marketing and operating airlines.

9. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party, or contract with an agent of its choice, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in whole or in part. Each airline shall also have the right, in the territory of the other Party, to offer its services as a ground-handling agent, in whole or part, to any other airline. These rights shall be subject only to restrictions resulting from considerations of airport safety or security. Where such considerations preclude an airline from performing its own ground-handling or contracting with an agent of its choice for ground-handling services, the Parties shall use their best endeavours to ensure that these services shall be made available to that airline on a basis of equality with all other airlines.

10. Each Party recognises that to give effect to the rights and entitlements embodied in the Agreement, the airlines of each party must have the opportunity to access airports in the territory of the other Party on a fair and equitable basis.

11. Accordingly, with respect to airports in its territory, each Party shall use its best endeavours to ensure that access to slots by the airlines of the other Party will be available on terms and conditions which are no less favourable than those applicable to any other airlines operating similar types of services.

12. The provisions of paragraph 11 shall apply, subject to any laws or regulations of the Parties for the allocation of slots at airports in their territory.

13. Either Party may require airlines providing non-scheduled air transport to meet other domestic requirements which are not inconsistent with the provisions of this Agreement, including those relating to protection of consumers, before issue of operating authorisations.

Article 13. Right of Establishment and Inward Investment

Each Party shall allow the airlines of the other Party to establish and operate an airline for the purpose of operating domestic air transport wholly within the territory of the other Party with aircraft registered in the territory of the other Party, subject to the application of national laws and regulations of the other Party.

Article 14. Competition

1. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines of both Parties. Where permitted under those laws, a Party or its competition authority may, however, unilaterally exempt commercial agreements between airlines (including block-space, code-share and other joint service agreements) from the application of its domestic competition law. This does not obligate a Party or its competition authority to provide a reciprocal exemption.

2. Without limiting the application of competition and consumer law by either Party, if the aeronautical authorities of either Party consider that the airlines of either Party are being subjected to discrimination or unfair practices in the territory of either Party, they may give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Party. Consultations between the aeronautical authorities shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. In undertaking the consultations outlined in this Article the Parties shall:

- (a) coordinate their actions with the relevant authorities;
- (b) consider alternative means which might also achieve the objectives of action consistent with general competition and consumer law; and
- (c) take into account the views of the other Party and the other Party's obligations under other international agreements.

4. Notwithstanding anything in paragraphs 1 to 3 above this Article does not preclude unilateral action by the airlines or the competition authorities of either Party.

Article 15. Intermodal Services

1. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of passenger transport of each Party shall be permitted, without restriction, to employ in connection with air transport any surface transport for passengers to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities. Airlines may elect to perform their own surface transport or, at their discretion, to provide it through arrangements with other surface carriers,

including surface transport operated by other airlines and indirect providers of passenger air transport. Such intermodal passenger services may be offered at a simple, through price for the air and surface transport combined, provided that passengers are informed as to the facts of this transport.

2. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Parties or third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are informed as to the facts concerning such transport.

Article 16. Consultations

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

2. Subject to Articles 2 (Designation, Authorisation and Revocation), 5 (Safety), 6 (Aviation Security) and 14 (Competition), 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 17. Amendment of Agreement

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

2. Any amendment or revision shall enter into force when the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been met.

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

Article 18. Settlement of Disputes

1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled by negotiations between the Parties, either through discussion, correspondence or the use of diplomatic channels, shall, at the request of either Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each 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 Parties has nominated its arbitrator, the other 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 Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation 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 agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise determined by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within sixty (60) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or at its discretion, within fifteen (15) days after replies are due.

5. 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.

6. The 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.

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

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

9. If and for so long as either Party fails to comply with a decision under paragraph 7 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

Article 19. Termination

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

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

Article 20. Registration with ICAO

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

Article 21. Entry into Force

1. 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.

2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Services Agreement between New Zealand and Australia, done in Wellington on 25 July, 1961 (as amended).

In Witness Whereof, the undersigned, duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Agreement.

Done at Auckland, this eighth day of August, 2002, in duplicate in the English language.

For the Government of Australia :

JOHN ANDERSON
Deputy Prime Minister and
Minister for Transport and Regional Services

For the Government of New Zealand :

JUDITH TIZARD
Acting Minister for Transport

ANNEX

SECTION 1

ROUTE SCHEDULE

- A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of New Zealand
 - 1. From points behind New Zealand via New Zealand, and any intermediate point(s), to any point(s) in Australia, and beyond.
 - 2. For all-cargo services, between Australia and any point or points.
- B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Australia
 - 1. From points behind Australia via Australia, and any intermediate point(s), to any point(s) in New Zealand, and beyond.
 - 2. For all-cargo services, between New Zealand and any point or points.
- C. Routes for SAM Airlines
 - 1. Between points in Australia and/or New Zealand.

SECTION 2

OPERATIONAL FLEXIBILITY

- 1. Subject to paragraph 2, the airlines of each Party and SAM airlines may, on any or all flights and at the option of each airline:
 - (a) between points in the territory of the other Party exercise own stopover rights only;
 - (b) market code share services within the territory of the other Party to points behind the gateway point provided that such services form part of a through international journey;
 - (c) serve points on the routes in any combination and in any order;
 - (d) omit stops at any point or points;
 - (e) combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - (f) transfer traffic from any aircraft to any other aircraft at any point on the route; and
 - (g) serve points on the routes with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such transport to the public as through services;without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement provided that, with the exception of all-cargo services, services provided by a designated airline serve a point in the territory of the Party designating the Airline.
- 2. In addition to the rights set out in paragraph 1 above, each Party grants to SAM airlines the right to conduct air transport within the territory of both Parties, including the right to carry all forms of domestic traffic on the sectors of international air services performed within such territory.

SECTION 3

CHANGE OF GAUGE

Subject to it performing the type of air transport for which it is authorised under this Agreement, on any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, any airline may perform air transport, including under co-operative marketing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type or number of aircraft operated.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de l'Australie (ci-après dénommés les "Parties contractantes"),

Etant parties à la Convention sur 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 des compagnies de transport aérien et souhaitant encourager les compagnies aériennes régulières ou non régulières à développer et à mettre en oeuvre des services innovants et compétitifs;

Réaffirmant leur attachement à l'accord commercial entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande dans le cadre de relations économiques plus étroites conclu à Canberra en 1983 (ANZCERTA) et le développement ultérieur des Relations économiques plus étroites (CER) entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande telles que reflétées dans le présent accord et dans d'autres accords et arrangements et en particulier dans le Protocole à l'accord commercial dans le cadre de relations économiques plus étroites, relatif au commerce des services signé à Canberra en 1988;

Se basant sur les principes figurant dans les Arrangements australo-néo-zélandais relatifs au marché unique de l'aviation (SAM);

Reconnaissant que dans la déclaration de Bogor, les pays membres de l'Organisation de Coopération Economique Asie - Pacifique sont tombés d'accords pour éliminer les obstacles à la coopération économique et à l'intégration et se sont engagés à faciliter un échange libre et ouvert de frets, de services ainsi que les investissements au plus tard en 2010 et à un développement des économies au plus tard en 2020;

Reconnaissant que le présent accord s'applique à des services réguliers et non réguliers;

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

a. L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, du Ministre chargé de l'aviation civile ou de toute personne ou organe chargé d'exercer

les fonctions dudit ministre et dans le cas de l'Australie, du Ministre chargé de l'aviation civile ou de l'autorité ou des autorités désignées périodiquement à l'autre partie;

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

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

d. L'expression "compagnie désignée" s'entend d'une compagnie de transport aérien qui répond aux conditions posées par l'article 2 ou qui a été autorisée à exercer les droits prévus à l'article 3;

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

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

ii) tout amendement qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94 (a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes et;

f. L'expression "entreprise de transport aérien désigné" s'entend d'une entreprise ou d'entreprises désignées et autorisées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 (Désignation, Autorisation et Révocation)

g. L'expression "service au sol" comprend entre autres mais non exclusivement les services aux passagers, au fret et aux bagages et les services de restauration

h. L'expression "transport aérien international" s'entend du transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au dessus du territoire de plus d'un Etat;

i. L'expression "marketing airline" s'entend d'une compagnie de transport qui fournit à bord d'un aéronef un service de transport aérien pour lequel il n'y a pas de compagnie d'exploitation;

j. L'expression "transport aérien non régulier" s'entend d'un service de transport aérien commercial qui n'a pas un caractère régulier;

k. L'expression "compagnie d'exploitation aérienne" s'entend d'une compagnie qui fournit un transport sur un aéronef qu'il exploite en tant que propriétaire ou par des arrangements de location;

l. L'expression "compagnie aérienne SAM" s'entend d'une compagnie autorisée conformément au paragraphe 4 ou 6 de l'article 2 (Désignation, autorisation et révocation)

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

n. L'expression "fente" s'entend du droit d'effectuer un mouvement d'aéronef sur un aéroport;

o. Le terme “tarif” s'entend de tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport des passagers (et de leur bagage) et / ou des frets (à l'exclusion du courrier) y compris le transport sur une base inter ou intra par les compagnies de transport aérien ou leurs agents et des conditions dans lesquelles ils sont offerts;

p. Les expressions “territoire” et “escale à des fins non commerciales” ont respectivement les significations que leur donne les articles 2 et 96 de la Convention, étant entendu que dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le terme exclut Tokelau;

q. L'expression “redevance d'usage” s'entend de la redevance que les compagnies de transport aérien doivent acquitter pour pouvoir utiliser les installations ou les services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sécurité.

Article 2. Désignation, autorisation et révocation

COMPAGNIES DÉSIGNÉES

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner autant de compagnies de transport aérien qu'elle l'entend pour exploiter des services de transport aérien international conformément aux dispositions du présent Accord ainsi que de retirer ou de modifier de telles désignations. Celles-ci sont transmises par écrit à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique. Une compagnie désignée peut être une compagnie d'exploitation, une compagnie de commercialisation ou les deux.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et de permission technique présentées par la compagnie désignée conformément à la forme et à la manière prescrites, l'autre Partie accordera avec un minimum de formalités les autorisations et les permissions appropriées avec un minimum de délai à condition que :

- a) la compagnie est constituée en société et que son siège social se trouve sur le territoire de la partie qui l'a désignée;
- b) le contrôle effectif de cette compagnie soit entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci ou les deux;
- c) la compagnie désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie à laquelle auront été soumises la ou les demandes
- d) la compagnie détient les permis d'exploitation nécessaires;
- e) La Partie qui désigne la compagnie maintienne et applique les normes énoncées à l'article 5 (Sécurité) et de l'article 6 (Sécurité de l'aviation).

LES COMPAGNIES SAM

3. Aucune limite ne doit être fixée au nombre des SAM qui peuvent être autorisées à effectuer des transportas aériens conformément aux droits figurant dans le présent accord. Une compagnie SAM peut être ou ne pas être une compagnie désignée. Une SAM peut être une compagnie d'exploitation, une compagnie de commercialisation ou les deux.

4. Dès réception des demandes d'une compagnie SAM, dans la forme et dans la manière prescrites par la partie à laquelle celles-ci sont adressées, les parties doivent accorder

immédiatement les autorisations appropriées d'exploitation et le permis technique pour effectuer les transports aériens à condition que :

- a) une part majoritaire de la compagnie appartienne ou soit sous le contrôle effectif des ressortissants de l'une ou l'autre des parties ou des deux;
- b) les deux tiers des membres du conseil d'administration de la compagnie soient des ressortissants de l'une ou l'autre des parties ou des deux; et
- c) le président de la compagnie soit un ressortissant de l'une des parties; et
- d) le siège principal de la compagnie soit sur le territoire de l'une des parties; et
- e) la base d'exploitation de la compagnie soit sur le territoire de l'une des parties; et
- f) la compagnie désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens par la Partie à laquelle auront été soumises la ou les demandes et
- g) la compagnie détient les permis d'exploitation nécessaires et
- h) les normes fixées à l'article 5 (Sécurité) et à l'article 6 (Sécurité de l'aviation) sont respectées.

5. Les autorités aéronautiques de chacune des parties doivent informer par écrit les autorités aéronautiques de l'autre partie que la compagnie SAM est autorisée à effectuer des transports aériens selon les termes du présent accord.

6. Nonobstant les dispositions figurant dans les alinéas de a) à e) du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des parties peuvent décider ensemble qu'une compagnie aérienne est une compagnie SAM.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

7. Chaque partie peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques accordés à une compagnie désignée par l'autre partie contractante ou à une compagnie SAM à n'importe quel moment si les conditions du paragraphe 2 ou du paragraphe 4 du présent article ne sont pas réunies ou si la compagnie n'agit pas selon les conditions prescrites par le présent accord.

8. A moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infractions aux dispositions des alinéas 2 (d) ou (e) ou (g) ou (h) de l'alinéa 4 du présent article, les droits établis au paragraphe 7 du présent article ne seront exercés qu'après consultation de l'autre partie.

9. Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou l'autre partie contractante d'interrompre, de limiter, ou de soumettre à certaines conditions le transport aérien conformément aux dispositions de l'article 5 (Sécurité) ou l'article 6 (Sécurité de l'aviation) du présent accord.

Article 3. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde aux compagnies régulières ou aux compagnies SAM de l'autre Partie contractante les droits suivants en vue de l'exploitation de services de transport aérien :

- a. droit de survoler son territoire sans y faire escale
- b. droit de faire des escales non commerciales sur son territoire et
- c. droit de faire escale sur son territoire pour embarquer ou débarquer des passager

Article 4. Application des lois

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante concernant l'admission sur son territoire et le départ hors dudit territoire d'aéronefs assurant des services de transport doivent être observés par les compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante, qu'ils arrivent sur le territoire de la première Partie contractante, qu'ils y séjournent ou qu'ils en sortent.

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

3. Aucune des parties n'accordera à sa propre compagnie aérienne ou à une autre compagnie aérienne une préférence dont ne bénéficierait pas une compagnie désignée de l'autre partie engagée dans des services de transport aérien international analogue en matière d'entrée, d'autorisation, de sécurité de l'aviation, d'immigration, de passeports, de douane, de quarantaine, de poste ou autres.

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

Article 5. Sûreté

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis encore valables délivrés ou validés par l'autre Partie contractante, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être fixées conformément à la Convention. Chaque Partie contractante peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire en vertu des droits accordés selon l'article 3 (Octroi des droits), des brevets d'aptitude et des licences dont ses propres ressortissants seraient munis et qui leur auraient été délivrés ou qui auraient été validés par l'autre Partie contractante

2. Chaque Partie contractante peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéronauti-

ques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des compagnies désignées. Lesdites consultations doivent être engagées dans un délai de 30 jours après la demande.

3. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante conclut que l'autre Partie contractante n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sûreté au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être fixées conformément à la Convention, l'autre Partie contractante sera informée de ces constatations ou résultats ainsi que des mesures jugées nécessaires pour respecter ces normes minimales et l'autre partie contractante prendra des mesures correctives appropriées à cet effet. L'incapacité de l'autre partie contractante à prendre les mesures voulues dans un délai raisonnable et, dans tout état de cause dans les quinze (15) jours, constitue un motif pour l'application du paragraphe 7 de l'article 2 (Désignation, autorisation et révocation) du présent accord.

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

5. Si cette, ou ces vérifications suscitent :

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

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

6. Au cas où l'accès à l'aéronef pour entreprendre une vérification externe de l'aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre partie contractante, conformément au paragraphe 4 ci-dessus, est refusé par le représentant de ladite ou desdites entreprises de transport aérien, l'autre partie contractante a toute latitude pour en déduire que de sérieuses préoccupations du type mentionné au paragraphe 5 ci-dessus existent et de tirer les conclusions mentionnées dans ledit paragraphe.

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

8. Toute mesure prise par une partie contractante, conformément aux paragraphes 3 ou 7 ci-dessus, est arrêtée une fois que la raison qui a justifié son adoption n'existe plus.

Article 6. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et à celles du Protocole pour la répression des actes illégaux contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 24 février 1988 ainsi que tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile qui ait un caractère obligatoire pour les deux Parties.

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

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes.

4. Ces dispositions exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

5. Chaque Partie contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions de sécurité dont l'autre Partie contractante exige l'observation lorsque leurs aéronefs entrent sur le territoire de celle-ci, en sortent ou s'y trouvent. Elle prend des mesures appropriées pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, leurs bagages à main, les frets et les provisions de bord avant et pendant les opérations d'embarquement ou de chargement. En outre, chaque Partie contractante examine dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises en cas de menace particulière.

6. En cas d'incident ou de toute menace d'incident entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, chaque Partie contractante prête son assistance à l'autre Partie contractante en facilitant les communi-

tions et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et au moindre risque audit incident ou à ladite menace.

7. En ce qui concerne la sécurité aérienne, les autorités aéronautiques d'une partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre partie.

8. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les 15 jours qui suivent la date de la demande constitue un motif légitime pour l'application du paragraphe 7 de l'article 2 (Désignation, autorisation et révocation) du présent accord. En cas d'urgence, une partie contractante peut prendre des mesures aux termes du paragraphe 9 de l'article 2 (Désignation, autorisation et révocation) avant l'expiration du délai de 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 7. Redevances d'usage

1. Chacune des parties contractantes devrait encourager les autorités de l'autre Partie contractante compétentes en matière de fourniture, d'environnement, de navigation aérienne, d'équipement de sécurité et de services à imposer des redevances:

- a) qui soient raisonnables, non-discriminatoires et équitables
- b) qui soient la contrepartie de services et de l'utilisation d'installations par les compagnies aériennes et
- c) qui représentent et ne dépassent pas le coût intégral pris en charge par les autorités ou organismes compétents pour fournir les installations et services appropriés.

2. Toute augmentation ou toute redevance nouvelle ne devrait être imposée qu'après des consultations appropriées entre les autorités compétentes des compagnies. Chaque Partie compétente encourage les autorités compétentes à communiquer aux usagers, avec un préavis raisonnable, toute proposition de modification des redevances d'usage, visant à permettre à ceux-ci d'exprimer leurs points de vue avant que lesdites modifications ne soient apportées. Les parties devraient également encourager l'échange de telles informations afin d'évaluer de façon correcte si celle-ci est raisonnable et justifiée et afin que les redevances soient réparties conformément aux principes figurant dans le présent article.

Article 8. Statistiques

1. Les autorités aéronautiques d'une partie peuvent demander à la compagnie aérienne de l'autre partie de fournir des données statistiques relatives au transport effectué par celle-ci.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des parties décident de la nature des données statistiques que les compagnies aériennes doivent fournir et ces demandes sont effectuées sur une base non-discriminatoire.

Article 9. Droits de douane et redevances

1. Les aéronefs exploités en service international par les compagnies de chacune des parties contractantes seront exonérés des restrictions à l'importation et l'exonération des droits de douane, des droits d'excise et autres droits et redevances similaires imposés par les autorités nationales. Les pièces de rechange ainsi que le matériel nécessaire aux réparations et à l'entretien des aéronefs seront également exonérés de redevances.

2. Les articles suivants seront également exonérés de toute restriction à l'importation, de droits de douane, de droits d'excise et d'autres droits et redevances similaires imposées, qu'ils ont ou non introduits par une compagnie de l'une des parties sur le territoire de l'autre partie ou qu'ils soient fournis dans des limites raisonnables à une compagnie d'une partie sur le territoire de l'autre partie. Ces exemptions s'appliquent même si les articles sont utilisés au cours d'une partie du vol sur le territoire de la partie où ces fournitures ont été embarquées :

a) les provisions de bord (y compris mais non exclusivement des articles tels que la nourriture, les boissons et le tabac) qu'ils soient introduits ou embarqués sur le territoire de l'autre partie;

b) les huiles et lubrifiants (y compris les carburants hydrauliques) et les fournitures techniques immédiatement consommables

c) les pièces de rechange y compris les moteurs;

à condition qu'ils soient utilisées dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien courant des aéronefs en service aérien international par la compagnie concernée.

3. Les exonérations visées par le présent article ne s'appliqueront pas aux redevances basées sur le coût des services fournis aux compagnies d'une partie sur le territoire de l'autre partie.

4. L'équipement normal des aéronefs, les carburants (y compris les huiles hydrauliques), lubrifiants et autres visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, conservés à bord des aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'une des parties contractantes ne peuvent être débarquées sur le territoire de l'autre partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières dudit territoire. Les provisions de bord destinées à être utilisées pour les services des compagnies aériennes peuvent être débarquées. Les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conforme à la réglementation douanière de la partie.

5. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront aussi au cas où les compagnies désignées d'une Partie auront conclu avec une autre compagnie des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article à condition que ladite compagnie bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

Article 10. Tarifs

1. Chaque Partie contractante permet à chaque compagnie désignée de fixer les tarifs de transport aérien sur la base du présent accord.
2. Les tarifs fixés par les compagnies aériennes ne doivent pas être nécessairement déposés auprès des autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

Article 11. Capacité

1. Les compagnies aériennes des deux parties ont le droit de déterminer la capacité et la fréquence des services qu'elles proposent sur la base de considérations commerciales, conformément au paragraphe 2 du présent article.
2. Conformément à ce droit, aucune des parties contractantes ne peut limiter unilatéralement les opérations des compagnies aériennes de l'autre partie sauf si celles-ci sont effectuées dans le cadre de conditions uniformes conformes à la Convention.

Article 12. Exploitation commerciale

1. Les compagnies de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante dans les activités d'exploitation des services de transport aérien conformément au présent accord, ont le droit :
 - a) de partager des codes communs, répartir des blocs de sièges ou établir d'autres arrangements de commercialisation avec d'autres compagnies aériennes, y compris des compagnies aériennes d'une tierce partie à condition que ces compagnies aient l'autorité appropriée d'effectuer des services de transport sur les routes ou sur les portions de routes concernées, conformément au paragraphe 2 du présent article
 - b) d'établir des bureaux de promotion et de vente de prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante
 - c) de vendre et de commercialiser des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante soit directement et à sa discrétion par l'entremise de ses agents, en utilisant ses propres titres de transport
 - d) d'effectuer des services de transport aérien en utilisant des aéronefs (ou des aéronefs ou des équipages) loués de n'importe quelle compagnie y compris d'autres compagnies aériennes à l'unique condition que l'aéronef et l'équipage obéissent aux normes et aux critères d'exploitation applicables et
 - e) d'utiliser le service et le personnel de toute autre organisation, compagnie ou service aérien en activité sur le territoire de l'autre partie.
2. Les compagnies désignées de l'une ou l'autre Partie contractante doivent, lorsqu'elles vendent des titres de transport, faire savoir clairement à l'acheteur au point de vente quelle sera la compagnie aérienne qui sera chargée du transport dans chaque secteur et la compagnie ou les compagnies qui établiront un contrat de transport avec lui.
3. L'absence d'accord entre l'une ou l'autre des parties et une tierce partie qui aurait permis de coopérer en vue d'arrangements de commercialisation avec des compagnies ou

avec des transporteurs d'une tierce partie n'interdit pas l'exercice des droits prévus à l'alinéa a) du paragraphe 1 du présent article par les compagnies de l'autre partie.

4. Les compagnies aériennes de chacune des parties, y compris celles qui ne sont pas désignées ou autorisées selon le présent accord peuvent ouvrir des bureaux sur le territoire de l'autre partie pour la promotion et la vente de titres de transport.

5. Conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, une partie peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante le personnel administratif, commercial, technique, opérationnel et autres agents spécialisés nécessaires en vue de fournir des prestations de transport aérien. Selon ces mêmes lois et règlements, chacune des parties devra, dans un délai minimum, accorder les autorisations d'emploi nécessaires ainsi que les visas et autres documents similaires aux représentants et au personnel mentionnés dans le présent paragraphe.

6. Chaque compagnie désignée peut vendre des titres de transport et quiconque peut les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles. Chaque Partie contractante a le droit de convertir et de transférer ses recettes à partir du territoire de l'autre Partie contractante à sa guise. Sous réserve de la législation nationale, des règlements et de la politique de l'autre partie, la conversion et le transfert acquis dans l'exercice ordinaire de leurs opérations seront autorisés aux taux de change pratiqués au moment de la présentation de la demande de transfert ou de conversion et ne sont soumis à aucun frais sauf ceux qui portent sur les commissions normales prévues pour de telles transactions.

7. Les compagnies désignées de chaque Partie contractante ont le droit de payer à leur gré leurs dépenses faites sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris pour l'achat de combustible, au choix en monnaie locale ou en monnaies librement convertibles, dans la mesure permise par la réglementation des changes en vigueur dans le pays.

8. Tous les droits visés dans les paragraphes de 1 à 7 du présent article s'appliquent également à la commercialisation et aux compagnies aériennes en activité.

9. Chaque compagnie désignée a le droit d'assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante ou de les confier, à un agent de son choix, y compris une autre compagnie aérienne. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles imposées que par les considérations tenant à la sûreté des aéroports. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que la compagnie autoaérienne gère ses services d'escale ou de s'adresser à un agent de son choix, les parties feront de leur mieux pour fournir les services au sol à toutes les compagnies de transport aérien dans des conditions de parfaite égalité.

10. Chacune des parties devra reconnaître que pour mettre en oeuvre les droits et les privilèges prévus dans l'accord, les compagnies aériennes doivent avoir la possibilité d'avoir accès aux aéroports de l'autre partie sur une base juste et équitable.

11. En conséquence, chacune des parties devra s'efforcer d'assurer l'accès aux aéroports sur son territoire par fentes aux compagnies aériennes de l'autre partie dans des termes et des conditions qui ne doivent pas être moins favorables que ceux qui sont appliqués à d'autres compagnies aériennes pour des services similaires.

12. Les dispositions du paragraphe 11 s'appliquent, sous réserve des lois et des règlements des parties pour l'allocation des fentes sur les aéroports de leur territoire.

13. Chacune des parties peut demander aux compagnies qui n'assurent pas de vols réguliers de respecter des conditions qui sont conformes aux dispositions du présent accord y compris celles qui sont relatives à la protection des consommateurs avant de délivrer les autorisations.

Article 13. Droit d'établissement et Investissement étranger

Chacune des parties doit permettre aux compagnies aériennes de l'autre partie d'établir et d'exploiter dans sa totalité un service de transport aérien domestique sur le territoire de l'autre partie à l'aide d'aéronefs immatriculés sur le territoire de l'autre partie sous réserve de la législation nationale et des règlements de l'autre partie.

Article 14. Concurrence

1. Les lois de chacune des parties relatives à la concurrence, telles qu'amendées périodiquement, doivent s'appliquer aux activités des compagnies aériennes des deux parties. Si des dispositions de ces lois le permettent, une des parties ou l'autorité désignée en matière de concurrence peut toutefois exempter des compagnies aériennes qui ont conclu des accords commerciaux (y compris pour des sièges réservés, des codes communs et pour d'autres accords communs de service) de l'obligation d'appliquer ses lois nationales en matière de concurrence. Une telle décision n'oblige pas l'autre partie ou l'autorité désignée en matière de concurrence à prendre une décision analogue.

2. Dans le cas où les autorités aéronautiques considèrent que des compagnies aériennes de l'une ou de l'autre partie sont sujettes à discrimination ou à des pratiques injustes sur les territoires respectifs elles peuvent, sans que l'application de la législation relative à la concurrence et aux consommateurs par l'une ou l'autre des parties soit limitée, en informer les autorités aéronautiques de l'autre partie. Des consultations entre les autorités aéronautiques devront s'engager le plus tôt possible dès réception de la notification de cette discrimination, à moins que la première partie n'estime que la question a été résolue entre temps.

3. En engageant les consultations prévues dans le présent article, les parties doivent :

- a) coordonner leurs actions avec les autorités pertinentes
- b) examiner les autres moyens qui peuvent permettre d'atteindre des objectifs d'action qui soient conformes à la concurrence générale et à la législation relative aux consommateurs et à la concurrence générale et
- c) prendre en considération les vues des autres parties et leurs obligations selon les accords internationaux.

4. Néanmoins, aucune disposition des paragraphes de 1 à 3 du présent article n'interdit une action unilatérale par les compagnies aériennes ou des autorités responsables de la concurrence de l'une ou l'autre des parties.

Article 15. Service intermodal

1. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les compagnies aériennes et des agents indirects de transport de passagers de chacune des parties ont l'autorisation d'uti-

liser sans restriction, en relation avec le transport aérien, tout moyen de transport terrestre à partir ou à destination de n'importe quel point des territoires des parties ou de tierces parties y compris le transport à partir ou à destination de n'importe quel aéroport ou d'installations douanières. Les compagnies aériennes peuvent décider de se charger de leur propre transport terrestre ou à leur gré de fournir le transport par l'intermédiaire d'autres transporteurs terrestres y compris le transport terrestre effectué par d'autres compagnies ou des agents indirects s'occupant du transport aérien de passagers. De tels services de passagers intermodaux peuvent être proposés à un prix simple ou à un prix combiné pour transport aérien et terrestre à condition que les passagers en soient informés.

2. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les compagnies aériennes et des agents indirects de transport de passagers de chacune des parties ont l'autorisation d'utiliser sans restriction, en relation avec le transport aérien, tout moyen de transport terrestre à partir ou à destination de n'importe quel point des territoires des parties ou de tierces parties y compris le transport à partir ou à destination de n'importe quel aéroport ou d'installations douanières y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises entreposés, conformément aux lois et aux règlements applicables. L'accès aux installations et aux facilités douanières devra être prévu pour ces marchandises, que celles-ci arrivent par voie aérienne ou terrestre. Les compagnies aériennes peuvent décider de se charger de leur propre transport terrestre ou à leur gré de fournir le transport par l'intermédiaire d'autres transporteurs terrestres y compris le transport terrestre effectué par d'autres compagnies ou des agents indirects s'occupant du transport aérien de marchandises. De tels services de passagers intermodaux peuvent être proposés à un prix simple ou à un prix combiné pour transport aérien et terrestre à condition que les expéditeurs en soient informés

Article 16. Consultations

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations sur l'application, l'interprétation ou l'amendement au présent Accord.

2. Sous réserve des articles 2 (Désignation, autorisation et révocation), 5 (Sécurité), 6 (Sécurité aérienne) et 14 (Concurrence), ces consultations, soit par discussion, soit par correspondance, commencent dans un délai de soixante (60) jours après la date à laquelle l'autre Partie contractante en reçoit la demande, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

Article 17. Amendement de l'accord

1. Le présent accord peut être amendé ou révisé, après que les deux parties en seront convenues par écrit

2. Tout amendement ou révision entrera en vigueur lorsque les parties se seront notifiées par écrit que les conditions respectives à cet effet ont été accomplies.

3. Au cas où une convention multilatérale relative aux transports aériens, à laquelle adhèreraient les deux parties, entrerait en vigueur, le présent accord serait considéré comme ayant été modifié dans la mesure nécessaire pour le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 18. Règlement des différends

1. Tout différend portant sur l'interprétation ou l'application du présent Accord qui ne peut être résolu par des négociations entre les parties soit par discussion, correspondance ou voie diplomatique, peut, à la demande de l'une des parties être soumis à un tribunal arbitral.

2. Dans les 30 jours à compter de la date de réception par l'une ou par l'autre partie contractante d'une note adressée par la voie diplomatique réclamant l'arbitrage d'un différend par un tribunal, chaque partie contractante nomme un arbitre. Dans les 60 jours à compter de la nomination de l'arbitre désigné en dernier, les deux arbitres désignent un président qui devra être un ressortissant d'un Etat 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 le sien 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 désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Si le président est ressortissant de l'une des parties, le vice-président le plus ancien qui ne tombe pas sous le coup de cette incompatibilité, procède à la désignation.

3. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage détermine le domaine de sa juridiction en conformité du présent Accord et établit sa propre procédure. Le tribunal, une fois constitué, peut recommander que des mesures intérimaires soient prises en attendant sa décision finale. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence sera réunie dans les 15 jours pour déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et pour déterminer les procédures spécifiques à suivre une fois que le tribunal est pleinement constitué.

4. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, chaque Partie soumettra un mémoire dans les 45 jours qui suivent la date à laquelle le tribunal sera pleinement constitué. Les répliques seront dues dans les 60 jours suivants. A la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre chef, le tribunal tiendra séance dans les (15) jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats, ou, s'il n'y a pas de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques, si cette date est antérieure. La décision de la majorité du tribunal l'emportera.

6. Les Parties pourront soumettre des demandes d'éclaircissement en ce qui concerne la sentence ces demandes devront être soumises dans les 15 jours qui suivront la date à laquelle la sentence aura été prononcée et les éclaircissements donnés dans les 15 jours qui suivront les demandes.

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

8. Les dépenses du tribunal d'arbitrage seront partagées également entre les deux Parties.

9. Si l'une ou l'autre partie contractante ne se conforme pas à une décision prise conformément au paragraphe 7 du présent article, l'autre partie contractante peut limiter, sus-

pendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent accord à la partie contractante en défaut.

Article 19. Dénonciation

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est en même temps adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu où la notification est reçue par l'autre Partie contractante) immédiatement avant le premier anniversaire de la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée, après accord, avant l'expiration de la période susmentionnée.

2. Faute d'un accusé de réception de l'autre partie contractante, ladite notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze jours après la date à laquelle l'OACI aura accusé réception de ladite notification.

Article 20. Enregistrement auprès de L'OACI

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

Article 21. Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les deux parties se seront notifiées par écrit que les conditions nécessaires à cet effet ont été remplies.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera l'Accord sur le Transport Aérien entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de l'Australie signé à Wellington le 25 juillet 1961, tel qu'amendé.

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

Fait en double exemplaire en anglais à Auckland le 8 août 2002.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

JUDITH TIZARD

Ministre par intérim des transports

Pour le Gouvernement de l'Australie :

JOHN ANDERSON

Vice Premier ministre et

Ministre des transports et des services régionaux

ANNEXE

SECTION 1

TABLEAU DES ROUTES

A. Routes de la compagnie ou des compagnies désignées par le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande

1. Des points en deçà de la Nouvelle Zélande via la Nouvelle-Zélande et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points en Australie et au-delà.

2. Pour le service ou des services de transport de frets entre l'Australie et un point ou des points.

B. Routes de la compagnie ou des compagnies désignées par le Gouvernement de l'Australie :

1. De points en deçà de l'Australie via de l'Australie et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points en Nouvelle-Zélande et au-delà.

2. Pour le service ou des services de transport de frets entre la Nouvelle Zélande et un point ou des points.

C. Routes pour compagnies SAM

1. Entre points en Australie et / ou en Nouvelle Zélande.

SECTION 2

FLEXIBILITÉ OPÉRATIONNELLE

1. Sous réserve du paragraphe 2, les compagnies de chacune des parties et les compagnies SAM peuvent sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à son gré :

a) exercer leur droit d'escale entre les points sur le territoire de l'autre partie

b) commercialiser les services de code commun sur le territoire de l'autre partie à des points en deçà du point de sortie à condition que de tels services font partie d'un vol international

c) desservir des points dans un ordre quelconque sur des routes

d) supprimer des escales à un ou plusieurs points;

e) combiner plusieurs vols en un seul

f) transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à l'un quelconque de ses itinéraires

g) Desservir des points sur les routes avec ou sans changement d'avion ou de numéro de vol et offrir ces services ou les porter à la connaissance du public en tant que services; sans aucune limitation quant à la situation géographique et sans préjudice de tout droit d'assurer des services aériens autrement autorisés aux termes du présent Accord, à condition qu'à l'exception des services de transport des marchandises, le service assuré desserve un point du territoire de la Partie ayant désigné la compagnie aérienne.

2. En plus des droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, chacune des parties reconnaît le droit aux compagnies SAM d'effectuer des transports aériens sur le territoire des

deux parties y compris celui d'effectuer toute forme de trafic national sur des tronçons de services aériens internationaux à l'intérieur dudit territoire.

SECTION 3

CHANGEMENT DE CAPACITÉ

Sous réserve du type de transport aérien qu'elle est autorisée à effectuer en vertu du présent accord, sur tout tronçon ou tous tronçons internationaux des routes décrites ci-dessus, une compagnie désignée a le droit d'exploiter des services de transport aérien international sans aucune limitation quant au changement, en un point quelconque de la route, du type ou du nombre des aéronefs utilisés.