

No. 42343

**United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and
New Zealand**

Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of New Zealand concerning air services (with annexes). Wellington, 26 July 2005

Entry into force: *26 July 2005 by signature, in accordance with article 23*

Authentic texts: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 14 February 2006*

**Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
et
Nouvelle-Zélande**

Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande relatif aux services aériens (avec annexes). Wellington, 26 juillet 2005

Entrée en vigueur : *26 juillet 2005 par signature, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 14 février 2006*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND CONCERNING AIR SERVICES

PREAMBLE

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of New Zealand hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

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

Noting the agreement between the European Community and New Zealand initialled on 14 March 2005 on certain aspects of air services;

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authority" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and in the case of New Zealand, the Minister of Transport, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

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

(e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

(f) the term "this Agreement" includes the Annexes hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(g) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

(h) the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

(i) the term "EC Member State" means a State that is now or in the future a contracting party to the Treaty establishing the European Community.

Article 2. Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its 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) The designated airlines of each Party shall be entitled to perform air services, whether for the carriage of passengers, cargo, mail or in combination, as follows:

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Behind Points - Points in the United Kingdom - Intermediate Points - Points in New Zealand - Points Beyond

Routes to be operated by the designated airline or airlines of New Zealand:

Behind Points - Points in New Zealand - Intermediate Points - Points in the United Kingdom - Points Beyond

These services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

(3) While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party may, in addition to the rights specified above, on any or all flights and at the option of each airline:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

(d) omit stops at any point or points, including points within the territory of the Party designating the airline;

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

(f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

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

(4) The designated airlines of one Contracting Party may not pick up traffic at an intermediate point to be set down in the territory of the other Contracting Party nor pick up traffic in the territory of the other Contracting Party to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) Paragraph (2) of this Article shall be interpreted as conferring on the designated airline or airlines of each Contracting Party the right to take on board in the territory of the other Contracting Party passengers, their baggage, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 4. Designation, Authorisation and Revocation

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.

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

a) In the case of an airline designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

(i) it is established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community and has a valid operating licence from an EC Member State in accordance with European Community law;

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EC Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline has its principal place of business in the territory of the EC Member State from which it has received the operating licence; and

(iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and effectively controlled by EC Member States and/or nationals of EC Member States, and/or by other States listed in Annex 2 and/or nationals of such other States.

(b) in the case of an airline designated by New Zealand:

(i) New Zealand has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(ii) it has its principal place of business and place of incorporation in New Zealand.

(3) Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where

(a) in the case of an airline designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

(i) the airline is not established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid operating licence from an EC Member State in accordance with European Community law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EC Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the EC Member State from which it has received the operating licence; or

(iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, and effectively controlled by EC Member States and/or nationals of EC Member States, and/or by other States listed in Annex 2 and/or nationals of such other States; or

(v) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between New Zealand and another EC Member State and New Zealand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EC Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

(vi) the airline designated holds an Air Operator's Certificate issued by an EC Member State and there is no bilateral air services agreement between New Zealand and that EC Member State and that EC Member State has denied traffic rights to the airline designated by New Zealand; or

(b) in the case of an airline designated by New Zealand:

(i) New Zealand is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

(ii) it does not have its principal place of business and place of incorporation in New Zealand.

(c) in the case of failure by that airline to comply with the laws, regulations or rules normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

(d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10; or

(f) in accordance with paragraph (6) of Article 10.

(4) In exercising its rights under paragraph (3), and without prejudice to its rights under paragraph 3(a), (v) and (vi) of this Article, New Zealand shall not discriminate between airlines of EC Member States on the grounds of nationality.

(5) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (3) of this Article is essential to prevent further infringements of laws, regulations or rules, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(6) Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 3 (c) or 3 (e) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(7) This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permissions of a designated airline or airlines of that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 9 (Aviation Security).

Article 5. Fair Competition and State Aids

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

(2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers. 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 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 a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

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

(5) Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

(6) Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

(7) State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuel or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

(8) Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

(9) If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 15 days after receipt of the request.

Article 6. Tariffs

(1) Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established freely by each designated airline.

(2) Neither Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by an airline or airlines designated under this Agreement.

(3) The tariffs to be charged by the airlines designated by New Zealand for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

(4) The tariffs to be charged by the airlines designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for carriage wholly within New Zealand shall be subject to New Zealand law.

Article 7. Duties, Taxes and Fees

(1) The Contracting Parties shall relieve from all customs duties, national excise taxes and similar national fees:

(a) aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party; and

(b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

(i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;

(ii) passenger handling equipment and component parts;

(iii) cargo-loading equipment and component parts;

(iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;

(v) instructional material and training aids;

(vi) airline and operators' documents; and

(c) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

(i) 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 Contracting Party;

(ii) fuel (subject to paragraph (5) of this Article), lubricants and consumable technical supplies;

(iii) spare parts including engines; and

(d) computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:

(i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;

(ii) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;

(iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;

(iv) the carrying out of security checks on passengers or cargo; provided in the case of sub-paragraphs (b) - (d) they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned. For the purposes of this Article, "international air service" excludes all forms of cabotage.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

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

(4) The relief provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from such other Contracting Party.

(5) Notwithstanding any provision to the contrary, nothing in this Agreement shall prevent the United Kingdom or New Zealand from imposing on a non-discriminatory basis taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in their respective territories for use in an aircraft of a designated airline of an EC Member State or New Zealand that operates between two points within the territory of New Zealand or the European Community.

Article 8. Application of Laws Regulations and Rules

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

(2) Passengers, baggage and cargo 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 and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 9. Aviation Security

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

(2) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the 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 the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

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

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Party shall require that airlines it has designated to operate the agreed services on the specified routes, and the operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees that designated airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) above required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Community law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applicable to security 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 act favourably upon any request from the other Contracting 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 Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

(7) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first 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 (3) of Article 4 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph (3) of Article 4 (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.

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

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

Article 10. Safety

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

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4(3) of this Agreement (revocation or suspension of operating authorisation).

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other 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.

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

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

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago 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 Chicago Convention.

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

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

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

Article 11. Regulatory Control

Where the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EC Member State, the rights of New Zealand under Article 10 shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EC Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 12. Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, equal or above the minimum standards established under the Chicago Convention.

Article 13. Ground handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the United Kingdom, European Community law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 14. Transfer of Earnings

Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 15. Airline Representation and Sales

An airline which:

(a) is established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community and is incorporated and has its principal place of business in the territory of one Contracting Party or an EC Member State; and

(b) holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that Contracting Party or an EC Member State; may:

(i) in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;

(ii) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;

(iii) establish offices in the territory of the other Contracting Party;

(iv) engage in the sale and marketing of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

(v) pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency, or in any freely convertible currency.

Article 16. Intermodal transport

The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

Article 17. Leasing

The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to perform services using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to arrangements made from time to time between the Contracting Parties.

Article 18. Code sharing

(1) The airlines of each Contracting Party may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into code-sharing or other cooperative marketing arrangements with any other airline or carrier, whether as an operating airline or marketing airline, provided that:

(i) each flight forming part of a service to which the arrangements apply is operated by an airline entitled to operate that flight;

(ii) none of the airlines concerned holds out service for the carriage of local traffic between any two points unless it is entitled to operate and carry local traffic between these points in its own right;

(iii) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

Article 19. Consultation

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

Article 20. Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request

of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the International Court of Justice next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

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

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

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 21. Amendment

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

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

Article 22. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 23. Entry into Force

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

Upon entry into force this Agreement shall supersede the Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning Air Services signed at London on 4 October 1982.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Wellington this twenty-sixth day of July 2005.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

RICHARDS T. FELL

For the Government of New Zealand:

PETE HODGSON

ANNEX 1

NON-SCHEDULED INTERNATIONAL AIR TRANSPORT

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

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

ANNEX 2

LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLES 4(2) (A) (IV) AND 4(3)
(A) (IV) OF THIS AGREEMENT:

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport.)

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

PRÉAMBULE

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande, ci-après dénommés les "Parties contractantes";

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

Pretenant note des arrangements entre la Communauté européenne et la Nouvelle-Zélande, qui ont été pris le 14 mars 2005, sur certains aspects des services aériens;

Désireux de conclure un Accord supplémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) l'expression « la Convention de Chicago » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris i) tout amendement à ladite Convention, qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; et ii) toute Annexe ou tout amendement adopté aux termes de l'Article 90 de la Convention, dans la mesure où ledit amendement ou ladite annexe est à un moment déterminé en vigueur dans les deux Parties contractantes;

b) l'expression « autorité aéronautique » désigne, dans le cas du Royaume-Uni, le Secrétaire d'État aux Transports et dans celui de la Nouvelle-Zélande, le Ministre des Transports ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités mentionnées ci-dessus ou des fonctions similaires;

c) l'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien, qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) le terme « territoire », lorsqu'il s'agit d'un État, a le sens que lui assigne l'Article 2 de la Convention de Chicago, sous réserve que, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le terme « territoire » exclut Tokelau;

e) les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'Article 96 de la Convention de Chicago;

f) l'expression « le présent Accord » s'applique également aux Annexes audit Accord et à tous les amendements qui sont apportés à l'Annexe ou au présent Accord;

g) l'expression « Certificat de navigabilité » s'entend d'un document délivré à une entreprise de transport aérien, qui certifie que ladite entreprise possède l'habileté et l'organisation professionnelles qui lui permettent de mener des activités aéronautiques, telles que spécifiées dans le Certificat;

h) le terme « tarifs » désigne les prix à payer pour le transport des passagers, bagages et fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les tarifs et les conditions pour les agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions pour le transport du courrier;

i) l'expression « État membre de la Communauté européenne » signifie qu'un État a déjà adhéré au Traité instituant la Communauté européenne ou qu'il y adhérera.

Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord sont réglées par celles de la Convention de Chicago dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits suivants relatifs à ses services aériens internationaux :

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

b) le droit d'y faire des escales non commerciales;

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie sont habilitées à exploiter des services aériens, qu'il s'agisse du transport des passagers, des marchandises, du courrier ou en association, de la façon suivante :

Routes devant être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Royaume-Uni :

Points en-deçà - Points au Royaume-Uni - Points intermédiaires - Points en Nouvelle-Zélande - Points au-delà;

Routes devant être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Nouvelle-Zélande :

Points en-deçà - Points en Nouvelle-Zélande - Points intermédiaires - Points au Royaume-Uni - Points au-delà;

Lesdits services et routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et "les routes indiquées" respectivement.

3. Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par chaque Partie contractante peuvent, en plus des droits spécifiés ci-dessus, sur l'un quelconque ou tous les vols et au choix de chacune d'entre elles :

a) exploiter des vols dans l'une ou l'autre direction ou dans les deux directions;

b) combiner différents numéros de vols en une seule opération de transport;

c) desservir des points intermédiaires et au-delà et des points dans les territoires des Parties sur les routes, en combinaison ou dans n'importe quel ordre;

d) omettre des escales à un point ou à plusieurs points, y compris ceux situés sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

e) transférer du trafic de l'un de ses aéronefs sur l'un quelconque de ses autres aéronefs à n'importe quel point des routes; et

f) desservir les points en-deçà d'un point quelconque de son territoire, avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et présenter et annoncer ses services au public comme services au long cours;

sans limites de direction ou limites géographiques et sans perte d'un droit quelconque d'exploiter le trafic qui serait autrement autorisé au titre du présent Accord.

4. Les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ne peuvent pas embarquer du trafic à un point intermédiaire pour le déposer sur le territoire de l'autre Partie contractante; elles ne peuvent pas non plus embarquer du trafic sur le territoire de l'autre Partie contractante pour le décharger à un point au-delà, et vice versa, sauf de temps en temps, sur décision prise conjointement par les autorités compétentes des Parties contractantes.

5. Le paragraphe 2 du présent article doit être interprété comme autorisant l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ayant le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, leurs bagages, du fret ou du courrier contre rémunération ou dans le cadre d'un contrat de location, et destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 4. Désignation, autorisation et révocation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur chacune des routes indiquées, ainsi que de révoquer ou de modifier de telles désignations. Ces désignations sont communiquées par écrit et transmises à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique.

2. Au reçu d'une telle désignation et des demandes de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien, selon la forme prescrite pour les autorisations d'exploitation et les permis techniques, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et permis adéquats avec un minimum de délai procédural, sous réserve que :

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

i) elle soit établie sur le territoire du Royaume-Uni en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et ait obtenu d'un État membre de la Communauté européenne un permis d'exploitation, conformément au droit communautaire européen;

ii) un réel contrôle de l'entreprise de transport aérien soit exercé par l'État membre de la Communauté européenne, qui a délivré le permis d'exploitation et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation; et

iii) l'entreprise de transport aérien ait son siège sur le territoire de l'État membre de la Communauté européenne, qui lui a délivré la licence d'exploitation; et

iv) l'entreprise de transport aérien soit la propriété, directement ou majoritairement, et que son contrôle soit effectivement assuré par des États Membres de la Communauté européenne et/ou par des ressortissants d'États Membres de la Communauté européenne et/ou par d'autres États énumérés à l'Annexe 2, et/ou par des ressortissants de ces autres États.

b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Nouvelle-Zélande :

i) la Nouvelle-Zélande contrôle effectivement ladite entreprise; et

ii) l'entreprise ait son siège et son lieu d'immatriculation en Nouvelle-Zélande.

3. Une Partie contractante peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante lorsque :

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

i) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Royaume-Uni aux termes du Traité instituant la Communauté européenne ou ne dispose pas d'une licence valide, délivrée par un État membre de la Communauté européenne, conformément au droit communautaire; ou

ii) le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé et assuré par l'État membre de la Communauté européenne, qui a délivré le permis d'exploitation aérienne et l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou

iii) l'entreprise de transport aérien n'a pas son siège dans le territoire de l'État membre de la Communauté européenne, qui lui a délivré son permis d'exploitation aérienne; ou

iv) l'entreprise de transport aérien n'appartient pas, directement ou majoritairement, et n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de la Communauté européenne et/ou par des ressortissants des États membres de la Communauté européenne, et/ou par d'autres États énumérés dans l'Annexe 2, et/ou par des ressortissants de ces autres États; ou

v) l'entreprise de transport aérien est déjà autorisée à exploiter, au titre d'un accord bilatéral entre la Nouvelle-Zélande et un autre État membre de la Communauté européenne et la Nouvelle-Zélande peut prouver qu'en exerçant ses droits de trafic au titre du présent Accord sur une route qui inclut un point dans cet autre État membre de la Communauté européenne, elle contournerait les restrictions sur les droits de trafic imposées par cet autre accord; ou

vi) l'entreprise de transport aérien désignée détient un permis d'exploitation aérienne, délivré par un État membre de la Communauté européenne et, en l'absence d'accord bilatéral sur les services aériens entre la Nouvelle-Zélande et ledit État membre de la Communauté européenne et que ce dernier a refusé d'accorder des droits de trafic à l'entreprise de transport aérien désignée par la Nouvelle-Zélande; ou

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Nouvelle-Zélande :

i) la Nouvelle-Zélande ne contrôle pas effectivement l'entreprise de transport aérien; ou

ii) elle n'a ni son siège ni son lieu d'immatriculation en Nouvelle-Zélande;

c) dans le cas où l'entreprise de transport aérien ne respecte pas la législation, les réglementations ou les règles normalement et raisonnablement appliquées par la Partie contractante qui accorde les droits en question; ou

d) si l'entreprise de transport aérien manque d'une autre façon d'exploiter son service conformément aux conditions prescrites au titre du présent Accord; ou

e) dans le cas où l'autre Partie contractante manque de prendre des mesures adéquates pour améliorer la sécurité, conformément au paragraphe 2 de l'article 10; ou

f) conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 10.

4. Dans l'exercice de ses droits au titre du paragraphe 3, et sans préjuger de ses droits prévus par le paragraphe 3 a), v) et vi) du présent article, la Nouvelle-Zélande n'exerce pas de discrimination entre les entreprises de transport aérien des États membres de la Communauté européenne, à cause de la nationalité.

5. A moins qu'une révocation, une suspension ou une imposition des conditions mentionnées au paragraphe 3 du présent article s'impose d'une façon immédiate, pour empêcher d'autres manquements aux lois, réglementations ou règlements, le droit en question n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

6. Sauf si des mesures s'imposent immédiatement pour empêcher un nouveau manquement au titre des alinéas 3 c) ou 3 e) du présent article, les droits fixés par le présent article sont exercés uniquement après consultation avec l'autre Partie contractante.

7. Le présent article ne limite pas les droits d'une Partie contractante de suspendre, révoquer, limiter ou imposer des conditions sur le permis d'exploitation ou les permis techniques d'une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de cette autre Partie contractante, conformément aux dispositions de l'article 9 (Sécurité de l'aviation).

Article 5. Concurrence loyale et subventions publiques

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes exploitent les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Chaque Partie contractante autorise l'entreprise de transport aérien désignée à décider de la fréquence et de la capacité des services de transport aérien qu'elle est capable d'assurer. En harmonie avec le présent droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le type ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf pour des raisons de douane, des motifs techniques, opérationnels ou écologiques dans des conditions uniformes respectant les dispositions de l'Article 15 de la Convention.

3. Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre des exigences de préoption, de rapport de partage du trafic, de droit de non opposition ou autre condition en matière de capacité, de fréquence ou de trafic qui seraient incompatibles avec les buts du présent Accord.

4. Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre la communication, aux fins d'approbation, des horaires, programmes pour les vols non réguliers ou des plans opérationnels sauf, de manière non discriminatoire, si l'application des conditions uniformes visée au paragraphe 2 du présent article l'exige. Si une des Parties contractantes exige cette communication aux fins d'information, elle limite au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de communication pour les intermédiaires du transport aérien et pour les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

5. Aucune des Parties contractantes ne permet à son ou à ses entreprise(s) de transport aérien désignées, soit en conjonction avec une ou d'autres entreprises, soit séparément, d'utiliser sa position dominante sur le marché d'une manière susceptible d'affaiblir sérieusement un concurrent ou de l'exclure d'une route.

6. Aucune des Parties contractantes ne fournit ni n'autorise une subvention publique ou un soutien public pour son ou ses entreprise(s) de transport aérien désignées d'une façon qui nuirait à la concurrence loyale des entreprises de transport aérien de l'autre Partie et les empêcherait de lutter à armes égales pour fournir des services de transport aérien internationaux régis par le présent Accord.

7. Une subvention ou un soutien public s'entend de la fourniture d'un soutien, sur une base discriminatoire, à une entreprise de transport aérien désignée, directement ou indirectement, par l'État ou un organisme public ou privé désigné ou contrôlé par l'État. Sans que cette liste soit limitative, il peut s'agir de prise en charge des pertes opérationnelles, de la fourniture de capital, de dons ou de prêts non remboursables et accordés à des conditions privilégiées, de l'octroi d'avantages financiers en abandonnant les bénéfices ou le recouvrement des dettes, du remboursement des fonds publics utilisés, d'exonérations fiscales, de compensations pour les charges financières imposées par les autorités publiques, ou d'un accès discriminatoire aux installations aéroportuaires, aux carburants ou à d'autres installations nécessaires à l'exploitation normale des services aériens.

8. Lorsqu'une Partie contractante fournit une subvention ou un soutien public à une entreprise de transport aérien désignée pour les services exploités au titre du présent Accord, elle exige que ladite entreprise identifie la subvention ou le soutien clairement et séparément dans ses comptes.

9. Si une Partie contractante estime que ses entreprises de transport aérien désignées font l'objet de discriminations ou de pratiques déloyales, ou qu'une subvention ou un soutien envisagé ou fourni par l'autre Partie contractante aux entreprises de transport aérien de celle-ci nuirait ou nuit déjà à la concurrence loyale des entreprises de transport aérien de la première Partie contractante et les empêche de lutter à armes égales pour fournir les transports aériens internationaux régis par le présent Accord, elle peut demander des consultations et notifier l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement. Lesdites consultations débutent au plus tard 15 jours après la réception de la demande.

Article 6. Tarifs

1. Chaque Partie contractante autorise les entreprises de transport aérien désignées à fixer librement leurs tarifs.

2. Aucune des Parties contractantes ne peut exiger la notification ou le dépôt d'un tarif fixé par une entreprise ou par des entreprises de transport aérien désignées aux termes du présent Accord.

3. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de la Nouvelle-Zélande pour les transports effectués en totalité à l'intérieur du territoire de la Communauté européenne sont soumis au droit communautaire.

4. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour les transports effectués complètement à l'intérieur du territoire de la Nouvelle-Zélande relèvent de la législation de ce dernier pays.

Article 7. Droits de douane, taxes et frais

1. Les Parties contractantes exemptent de tous droits de douane, taxes d'accise nationales et autres charges similaires :

a) les aéronefs exploités en services aériens internationaux par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une ou l'autre Partie contractante; et

b) les articles suivants introduits, par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, sur le territoire de l'autre Partie contractante :

i) le matériel de réparation, d'entretien et de service et ses éléments;

ii) l'équipement pour le service des passagers et ses composants;

iii) le matériel de manutention des marchandises et ses éléments;

iv) le matériel de sécurité, y compris les pièces détachées pour l'incorporation de matériel de sécurité;

v) le matériel d'instruction et de formation;

vi) les documents de l'entreprise de transport aérien et des exploitants; et

c) les articles suivants introduits par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, sur le territoire de l'autre Partie contractante ou fournis à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre, à savoir :

i) les provisions de bord (y compris mais non exclusivement les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), qu'elles soient introduites ou prises à bord sur le territoire de l'autre Partie contractante;

ii) les carburants (sous réserve du paragraphe 5 du présent article), les lubrifiants et autres approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;

iii) les pièces détachées y compris les moteurs; et

d) le matériel informatique et ses composants, introduits par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre, pour faciliter les travaux dans un ou plusieurs domaines tels que :

i) la réparation, l'entretien ou le service des aéronefs;

ii) la prise en charge des passagers à l'aéroport et à bord de l'aéronef;

iii) le chargement des marchandises dans l'aéronef ou leur déchargement;

iv) les contrôles de sécurité en ce qui concerne les passagers ou les marchandises, à condition que, dans le cas des alinéas b) à d), le matériel soit utilisé à bord d'un aéronef ou dans les limites d'un aéroport international, en liaison avec l'établissement ou l'exploitation d'un service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée concernée. Aux fins du présent article, l'expression « service aérien international » exclut toutes les formes de cabotage.

2. L'exonération des droits de douane, des taxes d'accise nationales et autres taxes nationales similaires ne s'étend pas aux frais afférents aux services fournis à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés au paragraphe 1 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également dans le cas où l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exonérations de la part de cette autre Partie contractante.

5. Nonobstant toute clause spécifiant le contraire, aucune disposition du présent Accord n'empêche le Royaume-Uni ou la Nouvelle-Zélande d'imposer, sur une base non discriminatoire, des impôts, des taxes, des droits, des honoraires ou des frais pour la fourniture de carburant dans leurs territoires respectifs, pour utilisation dans un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée d'un État membre de la Communauté européenne ou de la Nouvelle-Zélande, qui exploite les services entre deux points, dans son territoire ou dans celui de la Communauté européenne.

Article 8. Application de la législation et de la réglementation

1. Aucune des Parties contractantes ne donne à sa propre entreprise de transport aérien désignée ni à aucune autre la préférence sur une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante exploitant des services de transport aérien internationaux similaires, en ce qui concerne l'application de sa réglementation en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements analogues.

2. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, ne font l'objet d'aucun contrôle si ce n'est pour des raisons de sécurité aérienne, de contrôle de stupéfiants ou dans des circonstances spéciales. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts de droits de douane et autres taxes similaires.

Article 9. Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie dans n'importe quel domaine

concernant les équipages, les aéronefs ou leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours qui suivent la demande.

2. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation réciproque qu'elles ont de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en particulier d'agir 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 des aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole supplémentaire de Montréal pour la répression des actes de violence illicites dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, et de tout autre accord sur la sécurité de l'aviation qui devient contraignant pour les deux Parties contractantes.

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

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne en vigueur et, dans la mesure où elles peuvent les appliquer, aux pratiques recommandées, établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention de Chicago. Chaque Partie exige des entreprises de transport aérien qu'elle a désignées pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que des exploitants d'aéroports sur son territoire, qu'ils agissent conformément auxdites dispositions.

5. Chaque Partie contractante convient que les entreprises de transport aérien désignées doivent observer les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus, exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire. En ce qui concerne le départ du territoire du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ou leur séjour sur ce dernier, les entreprises de transport aérien désignées doivent observer les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation, conformément à la législation de la Communauté européenne. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées à la sécurité exercée sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour procéder à l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord de l'aéronef, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. De même, chaque Partie contractante répond de façon favorable à toute demande émanant de l'autre Partie pour la prise de mesures spéciales de sécurité en vue de faire face à une menace particulière.

6. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace de capture illicite d'un aéronef civil ou autres actes illicites à l'encontre de la sécurité de l'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, ou encore des aéroports ou d'installations de navi-

gation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et autres mesures appropriées afin de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

7. Lorsqu'une Partie contractante peut raisonnablement estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions du présent article, les autorités aéronautiques de la première peuvent demander des consultations immédiates avec celles de l'autre Partie. Faute d'un accord satisfaisant dans les quinze (15) jours à partir de la date de dépôt de ladite demande, des motifs existent pour l'application du paragraphe 3 de l'article 4 (Désignation, autorisation et révocation) du présent Accord. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures au titre du paragraphe 3 de l'article 4 (Désignation, autorisation et révocation) avant l'expiration du délai de quinze (15) jours. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie s'est mise en règle en ce qui concerne les dispositions relatives à la sécurité prévues dans le présent article.

8. Chacune des Parties contractantes examine également avec bienveillance toute demande de l'autre tendant à conclure des accords administratifs réciproques en vertu desquels les autorités aéronautiques de l'une des Parties sont autorisées à procéder sur le territoire de l'autre Partie à leur évaluation propre des mesures de sécurité appliquées par les exploitants d'aéronefs aux vols à destination du territoire de la Partie contractante qui a fait la demande.

9. Chaque Partie contractante prend les mesures qu'elle juge opportunes afin d'obtenir qu'un aéronef de l'autre Partie contractante, qui fait l'objet d'un acte d'interférence illicite et qui atterrit sur son territoire, soit retenu au sol, à moins que l'obligation supérieure de la protection de la vie humaine requière son départ. Ces mesures sont prises chaque fois que possible en concertation.

Article 10. Sûreté

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sûreté adoptées par l'autre, dans n'importe quel domaine concernant les équipages, les aéronefs ou leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours qui suivent la demande.

2. Si, après de telles consultations, l'une des Parties contractantes considère que l'autre n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans un quelconque domaine, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales définies à cette date en application de la Convention de Chicago, elle notifie à cette autre Partie son opinion et les mesures qu'elle juge nécessaires de prendre pour respecter ces normes. Dans ce cas, ladite autre Partie prend les mesures correspondantes appropriées. Si elle ne le fait pas dans les 15 jours ou dans un délai plus long dont il peut être éventuellement convenu, cette défaillance constitue un motif pour l'application du paragraphe 3 de l'article 4 du présent Accord (Désignation, autorisation et révocation).

3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est entendu que tout aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes, ou en vertu d'un contrat de location pour le compte de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s), pour des

services à destination ou en provenance du territoire de l'autre, peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de ladite autre Partie, faire l'objet d'un contrôle par des représentants autorisés de cette autre Partie, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, pour vérifier la validité de ses documents, de ceux de son équipage, ainsi que son état apparent et celui de son appareillage (dénommé dans le présent article "inspection sur l'aire de trafic"), à condition de ne pas provoquer de retards excessifs.

4. Si une inspection ou une série d'inspections de cette nature donne des raisons sérieuses de penser que :

a) l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales définies à cette date, conformément à la Convention de Chicago; ou

b) les normes de sécurité définies à cette date, conformément à la Convention de Chicago, ne sont pas appliquées ou respectées effectivement;

la Partie contractante qui procède à l'inspection, aux fins de l'application des dispositions de l'Article 33 de la Convention de Chicago, est libre de conclure que les conditions dans lesquelles les permis ou les licences concernant cet aéronef, ou l'équipage de cet aéronef, ont été délivrés ou validés, ou bien que les conditions dans lesquelles cet aéronef est exploité ne sont pas d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales définies en application de la Convention de Chicago.

5. Si le représentant de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef de cette entreprise ou de ces entreprises de transport aérien, aux fins d'inspection sur l'aire de trafic, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut en déduire que de graves problèmes du type mentionné dans le paragraphe 4 du présent article se posent et en tirer les conclusions mentionnées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement les autorisations d'exploitation délivrées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie si elle conclut, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic ou d'une série d'inspections, à un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de consultations ou d'autres éléments, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sûreté de l'exploitation aérienne.

7. Les mesures prises par l'une des Parties contractantes, conformément aux dispositions énoncées aux paragraphes 2 ou 6 du présent article, sont levées dès que les motifs pour lesquels elles ont été prises ont disparu.

Article 11. Contrôle de la circulation aérienne

Lorsque le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a désigné une entreprise dont le contrôle est assuré par un autre État membre de la Communauté européenne, les droits de la Nouvelle-Zélande, aux termes de l'article 10, s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au respect des normes de sécurité par cet autre État membre de la Communauté européenne, et pour ce qui est de l'autorisation d'exploitation de l'entreprise considérée.

Article 12. Validité des certificats et des licences

Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude, permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes, conformément à la réglementation et aux procédures d'une Partie contractante, et non périmés, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante pourvu toutefois que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces pièces soient équivalentes ou supérieures aux normes minimales fixées par la Convention de Chicago.

Article 13. Manutention au sol

Sous réserve de la législation et de la réglementation de chaque Partie contractante, y compris dans le cas du Royaume-Uni, du droit communautaire, chaque entreprise de transport aérien désignée est habilitée, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à se charger elle-même de la manutention au sol ou de la sous-traiter à un agent concurrentiel de son choix, ainsi qu'à toute autre entreprise de transport aérien qui en fournit, en tout ou en partie. Lorsque cette législation et cette réglementation limitent ou empêchent la manutention au sol par ses propres moyens, et lorsqu'il n'y a pas de concurrence réelle entre les fournisseurs susceptibles de fournir lesdits services, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de façon non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux services de manutention au sol assurés par ses soins ou par un ou des fournisseurs.

Article 14. Transferts des recettes

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de transférer dans un pays de son choix les recettes locales en excédent des dépenses locales. Ces conversions et transferts sont autorisés, sans aucune restriction, aux taux de change applicables aux transactions courantes, qui étaient en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert et elles ne sont soumises à aucune charge autre que celles normalement perçues par les banques pour effectuer ces opérations.

Article 15. Représentation des entreprises de transport aérien et exploitation commerciale

Une entreprise de transport aérien qui :

a) est établie sur le territoire du Royaume-Uni aux termes du Traité instituant la Communauté européenne, y est immatriculée et a son principal centre d'affaires sur le territoire d'une Partie contractante, ou d'un État membre de la Communauté européenne, et

b) est titulaire d'un permis d'exploitation aérienne valide, délivré par les autorités aéronautiques de cette Partie contractante, ou d'un État membre de la Communauté européenne, peut :

i) conformément aux lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi de l'autre Partie contractante, faire entrer et employer sur le territoire de cette autre Partie ses cadres de direction, ses agents techniques et autre personnel spécialisé que

l'entreprise considère nécessaires pour assurer les services de transport aérien convenus;

ii) faire appel aux services et au personnel d'une autre société, entreprise de transport aérien ou compagnie aérienne, installée sur le territoire de l'autre Partie contractante;

iii) ouvrir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante;

iv) vendre et commercialiser des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par le biais d'agents ou de tout autre intermédiaire désigné par l'entreprise. Celle-ci a le droit de vendre lesdits services de transport aérien et toute personne a le droit d'acheter ces services en monnaie du territoire en question ou dans toute autre monnaie librement convertible;

v) régler les dépenses locales, y compris les achats de carburant, sur le territoire de l'autre Partie contractante, en monnaie locale ou dans toute autre devise librement convertible.

Article 16. Transport intermodal

Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont habilitées à utiliser, dans le cadre des services aériens, tout moyen de transport intermodal vers n'importe quel point des territoires des Parties contractantes ou de pays tiers ou à partir de ces points. Les entreprises peuvent choisir d'exploiter leur propre transport intermodal ou de le fournir par le biais d'arrangements, tels que partage de codes avec d'autres transporteurs. Lesdits services peuvent être proposés comme services au long cours, ou à un prix unique pour les transports aériens intermodaux combinés, à condition que les passagers et les armateurs disposent de renseignements sur les fournisseurs des transports en question.

Article 17. Leasing

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'exploiter des services avec des aéronefs (ou aéronefs plus équipage) loués en leasing auprès d'une compagnie aérienne, y compris d'autres entreprises de transport aérien, sous réserve des arrangements qui sont conclus de temps à autre entre les Parties contractantes.

Article 18. Partage de codes

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante peuvent, sous réserve de la législation et de la réglementation applicables régissant la concurrence, conclure des accords de partage de codes ou autres arrangements coopératifs de commercialisation de ce type avec n'importe quelle autre entreprise ou transporteur, qu'il s'agisse de l'exploitation ou de la commercialisation, à condition que :

i) chaque vol formant partie d'un service, auquel les arrangements s'appliquent, soit assuré par une entreprise habilitée;

ii) aucune des entreprises de transport aérien concernées n'offrent des services pour le transport de trafic local entre deux points quelconques, sauf si elle est habilitée à exploiter et à transporter sous son nom du trafic local entre lesdits points;

iii) pour ce qui est de chaque billet vendu, l'acheteur est informé au point de vente du nom de l'entreprise de transport aérien, qui exploitera les différents secteurs du service.

Article 19. Consultations

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations avec l'autre en ce qui concerne l'application, l'interprétation ou la modification du présent Accord ou le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui peuvent être organisées entre les autorités aéronautiques, débutent dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes en décident autrement.

Article 20. Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes relatif à l'application ou à l'interprétation du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par la voie de négociations.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminé, sinon le différend est, à la demande de l'une des Parties contractantes, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres qui est constitué de la manière suivante :

a) Chacune des Parties contractantes désigne un arbitre dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage. Un ressortissant d'un État tiers, qui fait fonction de président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre, par accord entre les deux premiers, dans les 60 jours qui suivent la désignation du deuxième;

b) Si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été faite dans les délais indiqués ci-dessus, chacune des Parties contractantes peut prier le Président de la Cour internationale de justice de procéder aux nominations nécessaires dans les 30 jours. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-président procède à la désignation. Si ce dernier est également un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le membre de la Cour internationale de justice, qui vient immédiatement après et qui n'est ressortissant d'aucune des Parties contractantes, est chargé de procéder aux désignations nécessaires.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article ou à moins que les Parties contractantes en conviennent autrement, le tribunal arbitral définit les limites de sa juridiction et fixe son règlement intérieur. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une réunion visant à préciser les questions soumises à l'arbitrage et les procédures à suivre est organisée dans un délai de 30 jours, à compter de la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué.

4. Sauf si les Parties contractantes en conviennent autrement, ou si le tribunal ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante soumet un mémoire dans un délai

de 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué. Chaque Partie contractante peut présenter sa réplique dans les 60 jours qui suivent le dépôt du mémoire de l'autre. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient une audience dans les 30 jours qui suivent la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des audiences ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours qui suivent la présentation des répliques. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Les Parties contractantes peuvent présenter une demande d'éclaircissement en ce qui concerne la décision dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements sont fournis dans un délai de 15 jours à compter de la date de ladite demande.

7. La décision du tribunal lie les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres dépenses du tribunal sont divisées en parts égales entre les Parties contractantes, y compris tous les autres frais encourus par le Président, le Vice-président ou le membre de la Cour internationale de justice dans la conduite des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article.

Article 21. Amendements

1. Le présent Accord peut être amendé ou révisé par accord écrit entre les Parties contractantes.

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

Article 22. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification de dénonciation soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration dudit délai. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23. Entrée en vigueur

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

Lors de son entrée en vigueur, le présent Accord remplace l'Accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens, signé à Londres le 4 octobre 1982.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Wellington, le 26 juillet 2005.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

RICHARD T. FELL

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

PETE HODGSON

ANNEXE 1

SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL AFFRÉTÉS

Les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante désignées, conformément au présent Accord pour une exploitation conforme aux dispositions de la présente Annexe, ont le droit d'exploiter des transports aériens internationaux, affrétés et conformément aux droits accordés pour les services réguliers dans le présent Accord.

Chaque Partie contractante accueille favorablement les demandes des entreprises de transport aérien de l'autre d'effectuer des transports non prévus par la présente Annexe, sur la base de la courtoisie et de la réciprocité.

ANNEXE 2

LISTE DES AUTRES ÉTATS MENTIONNÉS À L'ALINÉA A) IV) DU PARAGRAPHE 2 DE L'ARTICLE 4 ET À L'ALINÉA A) IV) DU PARAGRAPHE 3 DE L'ARTICLE 4 DU PRÉSENT ACCORD

- a) La République d'Islande (aux termes de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- b) La Principauté du Liechtenstein (aux termes de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- c) Le Royaume de Norvège (aux termes de l'Accord sur l'Espace économique européen);
- d) La Confédération helvétique (aux termes de l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur les transports aériens).

