

Traduction¹

Accord de trafic aérien entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande

Conclu le 9 septembre 1999
Appliqué provisoirement dès le 9 septembre 1999
Entré en vigueur le 26 janvier 2007²
(Etat le 27 juillet 2015)

*Le Conseil fédéral suisse
et
le Gouvernement de la Nouvelle Zélande*
(ci-après «les Parties contractantes»);

désireux de promouvoir un système de transport aérien international basé sur la concurrence entre les compagnies d'aviation sur un marché soumis à un minimum d'interventions et de réglementations étatiques;

désireux de faciliter le développement du transport aérien international;

reconnaissant que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux encouragent le commerce, les biens des consommateurs et la croissance économique;

désireux de permettre aux entreprises d'offrir aux passagers et expéditeurs de fret un large éventail de prestations, et soucieux d'encourager chaque entreprise à établir et à introduire des prix innovateurs et concurrentiels;

désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet des actes ou des menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, affectent les opérations du transport aérien et minent la confiance du public dans la sûreté de l'aviation civile; et

en tant que Parties contractantes à la Convention relative à l'aviation civile internationale³, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

sont convenus de ce qui suit:

RO 2006 1181

¹ Texte original allemand.

² RO 2007 1273

³ RS 0.748.0

Art. 1 Définitions

Pour l'application du présent Accord, sauf disposition contraire, on entend par:

- (a) «Autorités aéronautiques»: pour la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et toute personne ou tout organisme autorisé à assurer les fonctions exercées par cet office et pour la Nouvelle Zélande, le Ministre responsable de l'aviation civile et toute personne ou tout organisme autorisé à assurer les fonctions exercées par ce Ministre;
- (b) «Accord»: le présent Accord et ses annexes, y compris tous leurs amendements;
- (c) «Service aérien», «Service aérien international», «Entreprise de transport aérien» et «Escale non commerciale»: la signification qui leur est attribuée par l'art. 96 de la Convention;
- (d) «Convention»: la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris
 - (i) tout amendement entré en vigueur conformément à l'art. 94 (a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes, et
 - (ii) toute annexe ou tout amendement en découlant adopté conformément à l'art. 90 de la Convention, pour autant que ces annexes et amendements soient en vigueur au même moment pour les deux Parties contractantes;
- (e) «Entreprise désignée»: toute entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'art. 3 du présent Accord;
- (f) «Prix»: les tarifs, taux ou redevances perçus par une entreprise, y compris par ses agents, pour le transport de passagers (et de leurs bagages) et/ou de fret (à l'exclusion des envois postaux), ainsi que les conditions liées à leur application;
- (g) «Territoire»: la signification qui lui est attribuée par l'art. 2 de la Convention; dans le cas de la Nouvelle Zélande, l'expression «territoire» exclut Tokelau.

Art. 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de cette dernière, les droits suivants:

- (a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- (b) le droit d'atterrir sur son territoire pour effectuer des escales non commerciales;
- (c) les droits qui sont spécifiés d'une autre manière dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du présent article ne sera interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des

passagers, leurs bagages, du fret ou des envois postaux à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Art. 3 Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner autant d'entreprises qu'elle le souhaite pour exploiter les services aériens internationaux conformément au présent Accord, et de modifier ou d'annuler ces désignations. Celles-ci feront l'objet d'une notification transmise à l'autre Partie contractante par voie diplomatique.

2. A la réception d'un tel document ainsi que des demandes formulées en bonne et due forme par l'entreprise désignée afin d'obtenir des autorisations d'exploitation ou des autorisations techniques, l'autre Partie contractante accordera ces autorisations dans les plus brefs délais, à la condition que:

- (a) l'entreprise soit immatriculée légalement, qu'elle ait son siège principal dans le territoire de la Partie contractante qui l'a désignée et qu'elle soit titulaire d'une licence de transporteur aérien (AOC) établie par les autorités aéronautiques de cette Partie contractante;
- (b)⁴ le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise est exercé et maintenu par la Partie contractante qui l'a désignée;
- (c) l'entreprise désignée soit en mesure de satisfaire aux conditions prescrites par les lois, règlements et règles normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par cette Partie contractante, qui examine la requête ou les requêtes;
- (d) la Partie contractante qui a désigné l'entreprise maintienne et applique les normes stipulées aux art. 6 (sécurité) et 7 (sûreté de l'aviation).

Art. 4 Révocation des autorisations

1. Chaque Partie contractante pourra révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'autorisation technique d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante si:

- (a) l'entreprise n'est pas immatriculée légalement, elle n'a pas son siège principal dans le territoire de la Partie contractante qui l'a désignée et qu'elle n'est pas titulaire d'une licence de transporteur aérien (AOC) établie par les autorités aéronautiques de cette Partie contractante;
- (b)⁵ le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise n'est pas exercé ou maintenu par la Partie contractante qui l'a désignée;
- (c) cette entreprise n'a pas observé les lois, règlements et règles mentionnés à l'art. 5 (application des lois) du présent Accord, ou si

⁴ Nouvelle teneur selon la mod. du 19 nov. 2014, entrée en vigueur par échange de notes le 27 juil. 2015 (RO 2015 2883).

⁵ Nouvelle teneur selon la mod. du 19 nov. 2014, entrée en vigueur par échange de notes le 27 juil. 2015 (RO 2015 2883).

(d) cette autre Partie contractante ne maintient pas ni n'applique les normes de l'art. 6 (sécurité) du présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable d'agir immédiatement afin de prévenir de nouvelles infractions aux dispositions des ch. 1(c) ou 1(d) du présent article, les droits mentionnés à cet article ne pourront être exercés qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

3. Le présent article ne limite pas le droit d'une Partie contractante de différer, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou de nature technique délivrée à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou de lui imposer des conditions, conformément aux dispositions de l'art. 7 (sûreté de l'aviation).

Art. 5 Application des lois, règlements et règles

1. Les lois, règlements et règles régissant sur le territoire de l'une des Parties contractantes les opérations et la navigation des aéronefs devront être observés par l'entreprise de l'autre Partie contractante à l'arrivée, au départ et durant le séjour sur ledit territoire.

2. A l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des Parties contractantes, les lois, règlements et règles régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (y compris les prescriptions relatives aux formalités d'entrée, à l'enregistrement, à la sûreté, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) devront être observés par ces passagers et membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom et, en ce qui concerne le fret, par l'entreprise de l'autre Partie contractante.

3. Aucune Partie contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise ou à une entreprise quelconque, par rapport à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante qui assure des services aériens internationaux similaires, dans l'application de ses règlements concernant la douane, l'immigration ou la quarantaine ou tout règlement analogue.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct par le territoire d'une Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne seront soumis à aucun contrôle, sauf si des mesures de sûreté, des vérifications concernant la détection de drogues ou des circonstances spéciales l'exigent. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de tout droit de douane et de toute taxe similaire.

Art. 6 Sécurité

1. Chaque Partie contractante reconnaîtra, pour l'exploitation des services aériens prévus par le présent Accord, les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante et qui sont encore en cours de validité, à condition que les exigences requises pour obtenir ces documents correspondent au moins aux normes minimales établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser ou de reconnaître, pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, les certificats

d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés en faveur de ceux-ci par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéroportuaires, aux membres d'équipage, aux aéronefs, et aux opérations de l'entreprise désignée. Si, à l'issue des consultations, l'une des Parties contractantes est d'avis que l'autre Partie contractante ne maintient ni n'applique effectivement dans ces secteurs les normes et exigences de sécurité correspondant au moins aux normes minimales établies en vertu de la Convention, elle lui notifiera ses constatations ainsi que les démarches nécessaires en vue de satisfaire à ces exigences minimales, et l'autre Partie contractante prendra les mesures appropriées pour y remédier. Chaque Partie contractante se réserve le droit, au cas où l'autre Partie contractante ne prendrait pas de telles mesures dans un délai raisonnable, de différer, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou de nature technique délivrée à une entreprise ou à des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

Art. 7 Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent conformément à la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs⁶, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs⁷, signée à La Haye le 16 décembre 1970, à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile⁸, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et à tout autre accord ou arrangement multilatéral sur la sûreté de l'aviation auxquels elles ont adhéré.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les détournements d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux normes et pratiques recommandées relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs qu'elles ont immatriculés, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

6 RS 0.748.710.1

7 RS 0.748.710.2

8 RS 0.748.710.3

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'arrivée, le départ ou le séjour sur son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées efficacement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des membres d'équipage, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante garantit en outre de satisfaire à toute demande de l'autre Partie contractante visant à obtenir des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière, dans la mesure où elles sont appropriées.

5. En cas d'incident ou de menace de détournement d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et membres d'équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant toutes les mesures appropriées pour mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Chaque Partie contractante prend les mesures qu'elle estime applicables afin de garantir qu'un aéronef capturé illicitement ou qui a fait l'objet d'un autre acte illicite, et qui a atterri sur son territoire, soit retenu au sol, sauf si son décollage est indispensable à cause de l'obligation d'ordre supérieur de protéger des vies humaines. De telles mesures seront prises sur la base de pourparlers mutuels toutes les fois qu'elles sont exécutables.

7. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si aucun arrangement satisfaisant ne peut être obtenu dans les 15 jours suivant la date d'une telle demande, il y aura un motif suffisant pour différer, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation et l'autorisation technique d'une entreprise de cette Partie contractante ou pour lui imposer des conditions. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'échéance de 15 jours.

Art. 8 Activités commerciales

1. Les entreprises de chaque Partie contractante auront le droit d'établir, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des représentations pour la promotion et la vente des services aériens.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante seront autorisées, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, de faire venir et d'occuper sur le territoire de l'autre Partie contractante leurs propres personnels de direction, de vente, techniques, opérationnels et autres spécialistes qui sont requis pour la fourniture des services aériens.

3. Chaque entreprise désignée aura le droit de choisir à sa convenance sur le marché un agent pour assurer les services d'assistance au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante.

4. Toute entreprise de chaque Partie contractante peut participer à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise a le droit de vendre de tels services et quiconque sera libre de les acheter en monnaie nationale ou en devises étrangères librement convertibles.
5. Chaque entreprise désignée aura le droit, sur demande, de convertir et de transférer dans son pays les recettes qui excèdent les dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert seront autorisées, sans retard ni limitation ou imposition, aux taux de change applicable aux transactions et versements courants qui sont en vigueur à la date où l'entreprise a déposé sa demande initiale de transfert.
6. Les entreprises de chaque Partie contractante seront autorisées à payer en monnaie locale leurs dépenses locales, y compris l'achat de carburant, dans le territoire de l'autre Partie contractante. Elles ont toute latitude, sur ce territoire, pour payer de telles dépenses en devises librement convertibles, conformément à la réglementation locale en la matière.
7. Lorsqu'elle exploite ou offre des services aériens internationaux conformément au présent Accord, chaque entreprise désignée peut conclure des arrangements de coopération, y compris mais pas seulement des accords de partage de codes (code-sharing) ou des contrats de leasing avec toute entreprise, y compris des entreprises d'un Etat tiers, à condition que les entreprises disposent de l'autorisation appropriée pour les arrangements en question.

Art. 9 Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs employés en service international par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements habituels, leurs équipements au sol, leurs carburants et lubrifiants, leurs produits techniques de consommation, leurs pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord, (y compris, mais pas seulement les denrées alimentaires, les boissons et les alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur usage pendant le vol en quantités limitées), et autres produits utilisés exclusivement à bord des aéronefs engagés dans l'exploitation ou la desserte de services aériens internationaux, seront exonérés, à l'entrée sur le territoire de l'une des Parties contractantes, sur la base de la réciprocité, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété et le capital, de tout droit de douane, de tout impôt indirect et de toute taxe ou redevance analogue, qui 1) sont imposées par les autorités nationales et 2) ne sont pas basées sur les taxes perçues en raison de services rendus, à condition que ces équipements et provisions demeurent à bord des aéronefs.
2. Seront également exonérés des impôts, redevances, droits de douane et taxes mentionnés au chiffre premier du présent article, à l'exception des taxes perçues en raison de services rendus, sur la base de la réciprocité:
 - (a) les provisions de bord importées ou déjà disponibles sur le territoire d'une Partie contractante, qui sont embarquées en quantités raisonnables à bord des aéronefs d'une entreprise de l'autre Partie contractante employés en service international, pour y être consommées, même si cette consommation a lieu

sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées;

- (b) les équipements au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) qui sont importés sur le territoire d'une Partie contractante pour le service, l'entretien ou la réparation des aéronefs d'une entreprise de l'autre Partie contractante employés en service international;
- (c) les carburants, les lubrifiants et les produits techniques de consommation qui sont importés ou déjà disponibles sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord des aéronefs d'une entreprise de l'autre Partie contractante employés en service international, même si cette utilisation a lieu sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils ont été embarqués;
- (d) le matériel de publicité et de promotion importés ou déjà disponibles sur territoire d'une Partie contractante, qui est embarqué en quantités raisonnables à bord des aéronefs d'une entreprise de l'autre Partie contractante employés en service international, pour y être utilisé, même si cette utilisation a lieu sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où il a été embarqué.

3. Les équipements et provisions de bord mentionnés aux ch. 1 et 2 du présent article peuvent, sur demande, être placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également applicables lorsque les entreprises désignées d'une Partie contractante concluent avec une autre entreprise, qui bénéficie d'exonérations similaires de la part de l'autre Partie contractante, des arrangements sur le prêt ou le transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux ch. 1 et 2 du présent article.

Art. 10 Concurrence loyale

1. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées des deux Parties contractantes des chances équitables et loyales de se concurrencer dans les services aériens internationaux régis par le présent Accord.

2. Les services convenus auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.

3. Le droit de chaque entreprise désignée d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie contractante et les territoires de pays tiers devra être exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:

- (a) à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- (b) à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;

(c) aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

4. Aucune Partie contractante n'exigera des entreprises de l'autre Partie contractante qu'elles lui soumettent pour approbation des horaires des vols ou des plans opérationnels. Si l'une des Parties contractantes exige des documents aux fins d'obtenir des informations, elle veillera à minimiser les charges administratives liées aux exigences documentaires, aux procédures relatives aux intermédiaires de services aériens et aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

Art. 11 Tarification

1. Les prix offerts pour les services aériens internationaux en conformité avec le présent Accord ne seront pas soumis aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. Sans limiter l'application des lois générales sur la concurrence et les consommateurs dans chaque Partie contractante, l'intervention des Parties contractantes devra se limiter

- (i) à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
- (ii) à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à une pratique concertée des entreprises, et
- (iii) à protéger les entreprises de tarifs maintenus artificiellement bas grâce à des subsides gouvernementaux directs ou indirects ou à des aides.

3. Les Parties contractantes ne prendront aucune mesure unilatérale afin d'empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé ou appliqué par une entreprise désignée d'une Partie contractante pour les services aériens internationaux entre leurs territoires. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de négociations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans un délai de 14 jours après réception de la demande. De telles négociations auront lieu au plus tard dans les 14 jours après réception de la requête. Si aucun accord mutuel n'est trouvé, le tarif sera appliqué ou il restera en vigueur.

Art. 12 Consultations

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations au sujet du présent Accord. De telles consultations débiteront le plus tôt possible, mais au plus tard dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la requête, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

Art. 13 Règlement des différends

1. Tout différend sur le présent Accord qui n'est pas réglé au cours de la première série de négociations formelles peut, avec l'accord des Parties contractantes, être soumis à la décision d'une personne ou d'une organisation. Si les Parties contractantes ne peuvent conclure un tel accord, le différend sera soumis pour décision, à

la requête de l'une des Parties contractantes, à un tribunal arbitral, conformément à la procédure décrite ci-après.

2. L'arbitrage est effectué par un tribunal composé de trois arbitres et il est constitué comme suit:

- (a) chaque Partie contractante désigne un arbitre dans les 30 jours suivant la réception de la requête d'arbitrage. Dans les 60 jours suivant leur nomination, les deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre, qui assure la présidence du tribunal arbitral;
- (b) si l'une des Parties contractantes omet de nommer un arbitre, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à la lettre a) du présent chiffre, chaque Partie contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner, dans un délai de 30 jours, le ou les arbitres nécessaires. Si le président du Conseil est ressortissant de l'une des Parties contractantes, le vice-président du rang le plus élevé, qui ne peut être écarté pour cette raison, procède à la nomination.

3. Sauf dispositions contraires, le tribunal arbitral détermine les limites de sa juridiction, conformément au présent Accord, et établit ses propres règles de procédure. Une fois constitué, il peut, jusqu'à sa décision définitive, recommander des mesures provisoires adéquates. Sur instruction du tribunal ou à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence sera convoquée afin de définir avec précision le différend et de fixer les règles particulières de procédure. La conférence se déroule au plus tard dans les 15 jours suivant la constitution définitive du tribunal.

4. Sauf dispositions contraires, ou à la demande du tribunal, chaque Partie contractante présente un mémorandum dans un délai de 45 jours suivant la constitution définitive du tribunal. Les répliques sont présentées au plus tard dans les 60 jours. Dans les 15 jours suivant l'échéance du délai fixé pour leur présentation, le tribunal, de sa propre initiative ou à la demande de l'une des Parties contractantes, tient une audition.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la fin de l'audition ou, si aucune audition n'a eu lieu, après avoir reçu les deux répliques. Il prend sa décision à la majorité des voix.

6. Les Parties contractantes peuvent requérir des explications au sujet de la décision dans les 15 jours après que celle-ci a été rendue; à leur tour, les explications sont données dans les 15 jours suivant la requête.

7. Chaque Partie contractante met en vigueur toute décision ou sentence du tribunal, conformément à ses propres lois nationales.

8. Les frais du tribunal, y compris les honoraires et les dépenses des arbitres, sont répartis à parts égales entre les Parties contractantes. Y sont incluses toutes les dépenses occasionnées par le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en relation avec la procédure selon le ch. 2(b) du présent article.

Art. 14 Statistiques

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se communiqueront, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic sur les services convenus, dans la mesure où ces demandes peuvent être raisonnablement exigées.

Art. 15 Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour où elles ont été convenue entre les Parties contractantes. Elle entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Art. 16 Dénonciation

Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'accord prendra fin à minuit (heure de l'endroit où la notification de dénonciation a été reçue par l'autre Partie contractante), immédiatement avant l'échéance d'une année à compter de la date à laquelle la dénonciation a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes avant la fin de cette période.

Art. 17 Enregistrement auprès de l'OACI

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

Art. 18 Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles qui permettent la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

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

Fait à Wellington, en double exemplaire le 9 septembre 1999 en langues allemande et anglaise, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le
Conseil fédéral suisse:

Walter Simmen

Pour le
Gouvernement de la Nouvelle Zélande:

Maurice Donald Williamson

Section 1

Routes

Les entreprises de chaque Partie contractante, désignées selon le présent Accord pour opérer sous le couvert de la présente annexe, auront le droit, en conformité avec les obligations liées à leur désignation, d'exploiter des services aériens internationaux réguliers comme suit:

A. Routes pour l'entreprise ou les entreprises désignées par la Nouvelle Zélande

Depuis des points en deçà de la Nouvelle Zélande, via la Nouvelle Zélande et des points intermédiaires, vers un point ou des points en Suisse, et des points au-delà.

B. Routes pour l'entreprise ou les entreprises désignées par la Suisse

Depuis des points en deçà de la Suisse, via la Suisse et des points intermédiaires, vers un point ou des points en Nouvelle Zélande, et des points au-delà.

Section 2

Souplesse opérationnelle

Les entreprises désignées des Parties contractantes peuvent, à leur convenance, sur chaque vol ou sur tous les vols:

1. Exécuter des vols dans l'une ou dans les deux directions;
2. Combiner différents numéros de vol pour une seule et même opération;
3. Desservir des points en deçà, des points intermédiaires, des points au-delà et des points dans le territoire des Parties contractantes sur les routes, dans n'importe quelle combinaison et n'importe quel ordre;
4. Ne pas faire escale à n'importe quel point; et
5. En tous points sur les routes, transférer du trafic entre ses propres aéronefs;
6. Desservir des points en deçà de chacun des points dans son territoire, avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et offrir de tels services au public comme vols directs et faire de la publicité à leur sujet,

sans subir de restriction géographique ou de direction et sans perdre aucun des droits de transport admis autrement par le présent Accord, à condition que la ligne desserve un point dans le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

⁹ Mise à jour selon l'échange de notes des 16/26 janv. 2007 (RO 2007 1273).

Section 3

Rupture de charge (changement d'avion)

Sur chaque segment ou sur tous les segments des routes susmentionnées, chaque entreprise désignée peut assurer des services aériens internationaux sans limitation quelconque en ce qui concerne le changement, en tout point de la route, du type d'aéronef utilisé ou du numéro de vol, à la condition toutefois que, à l'aller, le vol via un tel point continue celui qui a commencé dans le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et que, au retour, le vol vers le territoire de celle-ci continue celui qui a commencé en deçà d'un tel point.